Forschungen zur hamburgisch... Handelsgesc... Die ...

Ernst Baasch

Digitized by Google

Econ 7188.35.20

Harvard College Library

FROM THE

J. HUNTINGTON WOLCOTT FUND

Established in 1891 by ROGER WOLCOTT (H. U. 1870), in memory of his father, for "the purchase of books of permanent value, the preference to be given to works of History, Political Economy, and Sociology," and increased in 1901 by a bequest in his will.

Dr. Ernst Baasch,

Die Islandfahrt der Deutschen.

Digitized by Google

Forschungen

zur

hamburgischen Handelsgeschichte.

I.

Die Islandfahrt der Deutschen,

namentlich der Hamburger, vom 15. bis 17. Jahrhundert.

Von

Dr. Ernst Baasch.

Hamburg 1889.

Herold'sche Buchhandlung.

Digitized by Google

Außer den »Islandica« des Hamburger Stadtarchivs habe ich Materialien der Staatsarchive von Lübeck und Bremen benutzt; sodann das im Besitze der hiesigen Schiffergesellschaft befindliche Rechnungsbuch der Islandfahrer, sowie ungedruckte Quellen der Commerzbibliothek, unter denen ich die Hoep'schen Handlungsbücher hervorhebe.

Den Vorstehern der drei genannten Archive sage ich auch an dieser Stelle meinen verbindlichsten Dank für die mir bewiesene Zuvorkommenheit; ferner Herrn Professor Konrad Maurer in München, der mir in liebenswürdigster Weise aus den »Islandica« sowol seiner Erfahrung, als auch seiner Bibliothek Material zukommen ließ; ganz besonders verpflichtet fühle ich mich endlich Herrn Dr. Richard Ehrenberg, jetzt Secretär des Königl. Commerzcollegiums in Altona, dessen stets regem Interesse ich mannichfache Anregung und Unterstützung, wie auch den Hinweis auf einige entlegene Archivalien zu verdanken habe.

Digitized by Google

Inhalt.

Vorwort.

1) Geschichtlicher Ueberblick ..... pag. 1
2) Fischerei ..... » 58
3) Handel ..... » 61
   a) Kaufsetzung, Maaße, Gewichte ..... » 61
   b) Abgaben ..... » 66
   c) Waarenverkehr ..... » 70
      a) Die von Island ausgeführten Waaren ..... » 71
      b) Die nach Island geführten Waaren ..... » 88
4) Schifffahrt ..... » 95
5) Isländische Häfen; deutsche Kirche ..... » 105
6) Gerichtsbarkeit ..... » 111
7) Islandfahrergesellschaft und Brüderschaft in Hamburg ..... » 113

Anhang I. ..... » 123
» II. ..... » 131
» III. ..... » 132
» IV. ..... » 135
» V. ..... » 136

Digitized by Google

es trat in fleißigen Verkehr mit Norwegen, dem Lande, mit welchem die große Masse der Isländer auch die Stammesgemeinschaft verband. Im 13. Jahrhundert gehörten die Isländer zu den eifrigsten Reisenden des Nordens;[1]) ein anonymer dänischer Schriftsteller des 12. Jahrhunderts nennt unter anderen Nationen, die um jene Zeit den Hafen von Bergen befuhren, auch die Isländer.[2])

Doch scheint der Handelsverkehr der Insel schon im 12. Jahrhundert meist in den Händen von Nicht-Isländern geruht zu haben; Norweger, Bewohner der Inselgruppen Orkney, Faroer, Shetland, sodann Dänen, Engländer, Schotten vermitteln den Handel. Wenn das Stadtrecht von Schleswig, dem Ende des 12. Jahrhunderts angehörig, schon von Gästen und Fremden »de Hyslandia« spricht,[3]) so sind uns dagegen Deutsche in der ersten Hälfte des folgenden Jahrhunderts nur als Dienstmannen von Isländern bekannt.[4])

Durch den Untergang des Freistaates, nach welchem die Insel ein Teil des norwegischen Reiches wurde (1263), ward die handelspolitische Stellung Islands natürlich beeinflußt; es wurde ein Schatzland Norwegens und stand mit seinen Einkünften zur speziellen Verfügung der königlichen Schatulle; es nahm dieselbe Stellung ein wie Halogaland, Finmarken und die anderen Inseln unter norwegischer Herrschaft im nördlichen Meere.[5]) Diese staatsrechtliche Stellung Islands muß man sich vergegenwärtigen, wenn man seine Handelsgeschichte durch lange Jahrhunderte verstehen will. Der norwegische Reichsrat, ein so wichtiger Factor in der nordischen Geschichte, hat auf Island gar keinen Einfluß und beschäftigt sich mit ihm nur, wenn norwegische Interessen mit isländischen in Berührung kommen.[6]) Der König allein schaltet über die Geschicke seines „Schatzlandes."

[1]) Maurer, Island, pag. 429.

[2]) Langebek, Scriptores V. 353. »Affluentiam navium et hominum undique venientium, Islandos, Gronlandos, Anglicos, Theotonicos, Danos, Suecos, Gutlandos ceterasque nationes, quas dinumerare longum est, si curiosus esse volueris, illic reperire poteris.«

[3]) Hansisches Urk. Buch I. 457.

[4]) Maurer, a. a. O. pag. 430.

[5]) Maurer, a. a. O. pag. 138.

[6]) Vgl. u. A. Nielsen, Det Norske Rigsraad, pag. 76. Anm. 3.

Digitized by Google

Es lag in der Natur der Sache, daß der König besonders sein Augenmerk auf die Einnahmequellen der Insel, die ja die seinigen waren, richtete: da kam in erster Linie der Handel in Betracht. Wollte der König aus dem Handel eine Einnahmequelle für sich schaffen, so mußte er ihn mit Abgaben belasten, d. h. beschränken. — Wenn nun der norwegische König, als Island sein Schatzland wurde, dem Handel mit demselben gewisse Beschränkungen auferlegte, so knüpfte er dabei an eine schon bestehende Einrichtung an. Schon König Harald Harfagr (872—933) hatte den Verkehr mit Island mit einer Steuer (landaurar) belegt, und bis zur Unterwerfung der Insel ward diese Abgabe fort erhoben.[1])

Doch begnügten sich die norwegischen Könige nun, wo Island ihr Besitzthum geworden, nicht mit Abgaben, die dem Handel mit diesem Lande auferlegt waren; diese Abgaben mußten auch die eigenen Unterthanen entrichten. Den Fremden gegenüber jedoch, besonders den Deutschen, die im 13. Jahrhundert sich in der Herrschaft über den nordischen Handel für lange Zeit festsetzten, wurden andere Maßregeln ergriffen. Schon am Ende des 13. Jahrhunderts wurde den Deutschen verboten »ultra Bergas versus partes boreales« — worunter auch Island zu verstehen ist — zu fahren; im Jahre 1302 am 11. Juni ward in Bergen die Verordnung erlassen „daß kein Ausländer sein Gut bringen oder senden soll nördlich von Bergen oder an andere Orte zum Verkaufe im Lande oder Geschäfte treiben soll nach Island oder andere Schatzländer meines Herrn des Königs;“[2]) noch öfter ward dieses Verbot wiederholt.

Im 14. Jahrhundert bildete sich der Charakter Islands als eines Schatzlandes noch insofern weiter aus, als nun der König die Einkünfte desselben gelegentlich an einen Statthalter verpachtete und den Handel ganz von seiner, des Königs, speziellen Erlaubniß abhängig machte.[3])

Hand in Hand mit dieser Entwicklung Islands zu einem ganz und gar der Verfügung des Königs unterstehenden Schatz-

[1]) Maurer, a. a. O. pag. 197.
[2]) Hans. Urk. B. II. No. 18.
[3]) Maurer, a. a. O. pag. 479.

Digitized by Google

lande ging die Entstehung des Bergener Stapelrechts. Island ein königliches Schatzland, ist das eine Moment, der Anspruch Bergens als alleinigen Stapels für den isländischen Handel das andere Moment, das wir zur Beurteilung der Handelsbeziehungen Islands zu den Kaufleuten der südlich gelegenen Länder nicht aus den Augen verlieren dürfen. Bergen hat sich im Laufe des 14. Jahrhunderts zum Stapelplatz für den isländischen Handel entwickelt.[1]) Vom Standpunkt des norwegischen Königs betrachtet, war die Einrichtung dieses Stapels eine Nothwendigkeit; war die Fahrt nach Island von einem jedesmaligen königlichen Befehl abhängig gemacht, so mußte es im Interesse der Controlle erforderlich erscheinen, dieser Fahrt, die doch nur von Norwegen ausgehen durfte, als alleinigen Knoten- und Ausgangspunkt einen Hafen zuzuweisen; und dafür eignete sich Bergen als der große Markt aller nordischen Produkte und der Vorteile seiner natürlichen Lage wegen vorzüglich.

Mit diesen beiden Momenten hatten nun in der Folgezeit diejenigen, welche den isländischen Handel betreiben wollten, hauptsächlich zu rechnen; wir werden sehen, wie der Anspruch Bergens als eines isländischen Stapels allmählich fallen gelassen werden mußte; dagegen hat sich der Charakter Islands als eines „Schatzlandes" — und damit auch die sich daran knüpfenden handelspolitischen Consequenzen, — wenn auch nicht formell, so doch thatsächlich bis in die moderne Zeit erhalten. —

Es steht im Zusammenhang mit der dominirenden Stellung, die schon damals die Deutschen im norwegischen Handel einnahmen, daß das erste nach dem Untergang des isländischen Freistaates gegen die Fahrt über Bergen hinaus nach Norden gerichtete Verbot (1294) sich gegen die Deutschen wendet; diese betrieben also damals schon jene Fahrt und werden sie auch im 14. Jahrhundert

[1]) Ný félagsrit XXII. 115 ff; vgl. den Bericht des Johannes Paulsion von 1426 (Finni Johannaei Hist. eccl. Islandiae IV. 162 ff. Anm.): »Est autem omnibus extraneis prohibitum in legibus et statutis, ne ad Islandiam deveniant sub privatione vitae et bonorum, ne etiam ad Helgalandiam seu Finmarchiam, nec etiam indigenae possunt ad Islandiam navigare absque speciali licentia Regis Norvegiae nec possunt sic licentiati deferre pisces Stokfisk ad alias partes seu loca, nisi solummodo ad civitatem Bergensem, quam vocant hic Northerne, quia ibi est generalis stapula de Stokfisk, sicut Calisiae de lana.«

Digitized by Google

fortgesetzt haben. Genauere Nachrichten hierüber vermag ich nicht zu bringen; die isländischen Annalen dieses Jahrhunderts sprechen oft von fremden Handelsschiffen, welche die Insel besuchen, versäumen aber stets, die Nationalität anzugeben.

Im Anfang des 15. Jahrhunderts gewannen die Engländer, die schon vorher die Insel betreten hatten, auf derselben bedeutenden Einfluß;[1]) der geringe Anteil, den die Isländer selbst noch an dem Handel ihres Heimatslandes besaßen, ward ihnen von den Britten entrissen. Der isländische Handel der Engländer im 15. Jahrhundert war aber in ausgedehntestem Maaße Schleichhandel, d. h. sie fuhren direkt dorthin, ohne die Erlaubniß der norwegischen Regierung einzuholen und ohne die pflichtmäßigen Abgaben zu zahlen; deshalb verbot, im Einverständniß mit seinem Schwager König Erich, Heinrich V. von England seinen Unterthanen die isländische Fahrt; dies Verbot ward öfter wiederholt. Es hatte seine guten Gründe, wenn die Engländer direkt nach Island fuhren und das Bergen'sche Stapelrecht nicht beachteten; sie waren schon im 14. Jahrhundert aus Bergen nahezu gänzlich von den Hansen verdrängt worden; da nun Bergen der Stapelplatz für den isländischen Handel war und als der alleinige gesetzliche Abfahrtsort für die Islandfahrt galt, so war die gesetzliche Fahrt nach jener Insel den Engländern thatsächlich unmöglich gemacht. Es entstand jedoch allmählich der Brauch, daß die norwegischen Könige den Engländern gegen die Einholung von zwei Licenzen, einer vom Könige von Norwegen, einer anderen vom englischen Könige, die isländische Fahrt auf gesetzlichem Wege zugänglich zu machen pflegten; das Stapelrecht Bergens wurde in diesen Fällen auch vom Könige von Norwegen ignoriert.[2])

Mochten nun die Engländer mit oder ohne Erlaubniß nach Island fahren, gesetzlichen oder Schleichhandel treiben, in jedem Falle steht fest, daß sie sich im 15. Jahrhundert auf der Insel bei den Einwohnern im höchsten Grade unbeliebt gemacht haben. Die fortwährenden Streitigkeiten waren es eben, die z. B. König Erich

[1]) Ueber den Handel der Engländer auf Island vgl. die lehrreiche Abhandlung von Finn Magnusen im 2. Bande der »Nordisk Tidsskrift for Oldkyndighed«, pag. 112 ff; vgl. im Allgemeinen auch Allen, „De tre nordiske Rigers historie." II. 131 ff.

[2]) Vgl. Schanz, Englische Handelspolitik I. 255 ff.

Digitized by Google

zum Verbot der Islandfahrt für alle Fremden veranlaßten; und ebenso verdankt den Uebergriffen und Unrechtmäßigkeiten der Engländer beim Tauschhandel jene hoch interessante Taxe, die um das Jahr 1420 entstand, ihren Ursprung [1]) Auch die Hansen haben Ende des 15. und im Laufe des 16. Jahrhunderts auf Island sich mancher Gewaltthat schuldig gemacht. Es liegt in dem Charakter des Handels jener und noch späterer Zeiten, daß ohne thätliche Reibereien ein Verkehr der fremden Nationen unter einander und mit den Eingeborenen des aufgesuchten Landes nicht denkbar war. Die Engländer scheinen es aber in Island doch reichlich über das herkömmliche Maaß der Rohheit getrieben zu haben. Es kam zu mehrfacher Stockung des englisch-isländischen Verkehrs, ja die Ermordung des dänischen Statthalters auf der Insel im Jahre 1468 führte zu energischen Repressalien seitens der Dänen und in der Folge zum englisch-dänischen Kriege. Die Gewaltthaten der Engländer richteten sich aber nicht nur gegen die Isländer, sondern auch gegen die concurrirenden Fremden, hauptsächlich die Deutschen. Derartige Ausbrüche der Handelseifersucht — denn etwas Anderes sind meist jene Conflikte nicht — werden uns noch öfter als Quellen zur Erkenntniß der isländischen Handelsverhältnisse dienen.

Als 1425 König Erich allen fremden Nationen die Islandfahrt verbot und Bergen zum isländischen Stapel bestimmte, schrieben die Engländer diese Maßregel dem Einfluß der Deutschen zu und baten ihren König um Aufhebung der Privilegien der Deutschen in England; deutsche Kaufleute wurden in Folge dessen hier gefänglich eingezogen.[2]) Fortdauernd lagen die Engländer mit den Deutschen auf der Islandfahrt in Fehde; gleich nach dem Abschluß des Utrechter Vergleiches (1474) überfielen und beraubten englische Kaufleute aus Bristol und Hull die Hansen in Island.[3])

Erst in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts werden die Nachrichten über den isländischen Verkehr der Hansen häufiger und gewinnen greifbare Gestalt; aus der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts können wir nur recht aphoristische Mitteilungen machen.

[1]) Finn Magnusen, a. a. O. pag. 146 ff.
[2]) Lappenberg, Stahlhof pag. 41. 47; Trapiger pag. 206.
[3]) Lappenberg, a. a. O. pag. 91; Dipl. Norw. III. 665—666.

Digitized by Google

In den offiziellen Verhandlungen der Hansen, den Hanserecessen, erscheint der isländische Handel zuerst in den Jahren 1434—35. Der deutsche Kaufmann zu Brügge legte den von Dezember 1434 bis April 1435 versammelten Ratssendeboten der Hansestädte eine Eingabe vor, in welcher es u. A. heißt: »Item so is to anderen tiiden ordineret, dat nement seghelen noch vorsoken schal Vynlande,[1]) Orkenoy, Veroe etc., darenbaven sind dar schepe henghesegelt; begherd de copman, dat de ordinancie gheholden werde, ofte dat elkerliik sin beste don moghe.« Worauf dann die Ratssendeboten entgegneten: »Item van deme puncte, dat nemand in Islande seghelen schal etc., dat wille wii bii de stede bringen unde in den olden recessen unde van den Berghevareren ervaren de legenheyd, unde wat denne vor dat ghemeene beste vorramed wert, dat deme copmanne to Brugghe, to Lunden unde to Berghen dat vorscreven werde bii penen darup gesat als to holdende.«[2]) Schon vor 1434 ist demnach die Islandfahrt einmal Gegenstand der Beratung der Hansestädte gewesen; wann, ist nicht bekannt; die Hanse hatte jene Fahrt verboten, wahrscheinlich im Interesse des Bergen'schen Kontors; denn nur die direkte Fahrt von den deutschen Seestädten nach Island und jenen anderen nördlichen Inseln kann mit diesem Verbot gemeint sein.

Die Hansestädte, aus welchen uns zuerst Bürger als Islandfahrer namentlich bekannt sind, sind merkwürdigerweise Ostseestädte: Danzig und Lübeck; im Jahre 1433 ist Eynwolt Everdes — vom Schiffe des Danziger Schiffers Peter Dambeck — in Island „dot geslagen" worden; so berichtet das Schöppenbuch dieser Stadt.[3]) Der erste bekannte Lübecker Islandsfahrer ist Henning Sten; sein Bruder Cord Sten schickt im Jahre 1442 einen Kundschafter nach ihm aus, um den Verschollenen in Island zu suchen.[4]) Die im

[1]) Dies ist, wie auch der Index der H. R. angiebt und wie es ja aus der Antwort der Ratssendeboten hervorgeht, hier irrtümlich für „Island" gesetzt.

[2]) Hanserecesse, ed. von der Ropp I. pag. 318. 319. § 12. 10.

[3]) Hirsch, Danziger Handels- und Gewerbsgeschichte pag. 154; genaue Mitteilung dieser Stellen im Schöppenbuch verdanke ich Herrn Archivar Bertling in Danzig.

[4]) Lüb. Urk. Buch VIII. No. 61. — Pauli, Lüb. Zustände III. pag. 40 nimmt, nach dem Niederstadtbuch, im Jahre 1425 einen Isländer „Bartolomäus Yslander, hödfilter" als Lübecker Bürger an; Pauli hat die Stelle aber falsch gelesen; es steht ohne Zweifel an der qu. Stelle „Yflander." Uebrigens würde auch, wenn Pauli Recht hätte, die Stelle für die Islandfahrt wenig Bedeutung haben.

Digitized by Google

Jahre 1475 von den Engländern beraubten Islandfahrer Johannes Mönnik und Johannes Roremberg werden kurzweg mercator bezw. institor de Hansa genannt.[1])

Im Jahre 1475 zuerst vernehmen wir von einer Beteiligung der Hamburger an der Islandfahrt; und zwar in einer unser Interesse in mehrfacher Beziehung herausfordernden Art und Weise. In den unter des Rates Aufsicht geführten Stadtrechnungen finden sich im Jahre 1476 1901 ℔ 7ß verzeichnet als Einnahme »de naulo sive affretatione navium expeditarum versus Islandiam;« dieser Einnahme wird eine Ausgabe von 2205 ℔ 27ß 19 ₰ gegenüber gestellt.[2]) Aus der hinzugefügten Erläuterung geht hervor, daß diese Expeditionen nach Island aus zwei Schiffen bestanden; das eine „de Hispanigerd" gehörte zur Hälfte der Stadt, zur Hälfte dem Dietrich Briensteen und Genossen und hatte schon im Jahre vorher dieselbe Reise gemacht; das andere Schiff, „de grote Marie" gehörte der Stadt allein. Im Ganzen sind also drei Fahrten auf Rechnung der Stadt gemacht worden. Ein pecuniärer Verlust war die Folge, doch fällt derselbe ganz der Expedition von 1475 zur Last, während diejenige von 1476 den recht bescheidenen Gewinn von 3 ℔ 5ß 3₰ erzielte. Dies ungünstige Resultat kann nicht überraschen; derartige weitreichende Unternehmungen bezahlten sich schon damals, wie heute, nicht sogleich im Anfang ihres Entstehens: ein redenswerther Gewinn war erst mit der Zeit zu erwarten. — Schon Lappenberg[3]) hat auf die interessante Thatsache, welche durch jene Notiz der Kämmereirechnungen uns bekannt gemacht wird, hingewiesen, daß die „Civitas", in diesem Falle der Rat, auf Staatskosten und für die Staatskasse Islandfahrten unternehmen ließ.[4])

König Christian I. zuerst erlaubte den Hansen, besonders den Hamburgern, mehrfach die direkte Fahrt nach Island; die Geldverlegenheiten, in welchen sich dieser König oft befand — unter seiner Regierung sind die Shetland- und Orkney-Inseln verpfändet

[1]) Dipl. Norv. III. 665. VII. 480.

[2]) Hamb. Kämmereirechn. ed. Koppmann, III. 223. 253.

[3]) Trapiger, pag. 220. Anm. 4.

[4]) Auch nach England scheint der Rat solche Expeditionen betrieben zu haben; im Jahre 1487 ist in den K. R. III. 528 die Einnahme verzeichnet „de Expeditione navis dicte Marie expedite versus Angliam 221 ℔ 3ß per Joachim Homod nautam et rectorem dicte navis."

Digitized by Google

worden, — werden den König wohl zu jener Erleichterung des hanſiſchen Verkehrs nach Island bewogen haben; denn umſonſt und aus freien Stücken ließ Chriſtian ſich dazu nicht herbei. Er war auch einer allzu weiten Begünſtigung der Islandfahrt der Fremden durchaus nicht geneigt; noch in einer der letzten von ihm ausgegangenen Verfügungen verbot er den fremden Kaufleuten das Winterlager in Island abzuhalten und ſtellte ſich damit auf den Standpunkt, eine dauernde Niederlaſſung der Fremden daſelbſt nicht dulden zu wollen.[1]) Die Wichtigkeit eines ſolchen Verbotes liegt auf der Hand, wenn man bedenkt, daß die Errichtung eines Kontors in Bergen doch erſt ermöglicht wurde durch die Erlaubniß, den Winter über daſelbſt bleiben zu dürfen. Es geht aus den Eingangsworten des Verbotes von 1480 hervor, daß ſchon ſeit längerer Zeit die Fremden oft den Winter in Island zugebracht hatten.[2]) —

Aber nach des Königs Tode klagte der norwegiſche Reichsrat beim deutſchen Kaufmann in Bergen; ohne Wiſſen und Willen des Reichsrates, ſo ſchrieben die Bergenſchen am 21. Sept. 1481 an Lübeck, habe Chriſtian Hamburgern und Anderen von der Hanſe den direkten Verkehr mit Island geſtattet; die Bergenſchen bitten, man möge die Hamburger und Anderen Betreffenden veranlaſſen, dieſe Fahrt aufzugeben, da ſie ſehr zum Schaden Norwegens und des Bergener Stapels ſei.[3])

Während der Regierung Chriſtians I. beſtand alſo ſchon ein direkter hamburgiſch-isländiſcher Verkehr; am Ende jener Regierung begann auch Danzig die direkte Islandfahrt; im Jahre 1479 ſegelte Ludke Wiſpendorff zuerſt von Danzig nach Island.[4]) Die Danziger gehören demnach mit zu den „Anderen," über welche der norwegiſche Reichsrat und das Kontor klagten.

[1]) Lovſamling I. pag. 37 (1480 April 30); „at inge udleuske Mend skulle hereſter ligge der paa Landet Vinterlege, der hus og Garde at holde." Der Althingsdom von 1490 ſchloß ſich dieſem Verbote an; nur in Notfällen durfte ein Winterlager abgehalten werden; ſodann fügte der Althing von 1490 noch das Verbot hinzu, die Waaren im Winter theurer als im Sommer zu verkaufen, ein Verbot welches ja ſchon in dem des Winterlagers überhaupt enthalten iſt.

[2]) Die Engländer haben ſchon 1413 Winterlager in Island abgehalten (Storm, Islandske Annaler); im Jahre 1431 ward auf dem Althing über das Winterlager der Fremden, Engländer u. Deutſchen, geklagt u. ein bezügliches Verbot erlaſſen. (Finn Magnuſen a. a. O. pag. 120).

[3]) Hanſereceſſe, ed. Schäfer I. No. 350—51.

[4]) Caſpar Weinreich's Danziger Chronik, ed. Hirſch u. Voßberg pag. 23.

Digitized by Google

Der deutsche Kaufmann zu Bergen begnügte sich nicht mit jener schriftlichen Beschwerde über die Umgehung des Stapels; die Sache war ihm zu wichtig. Wieder sehen wir hier einen jener zahlreichen Kämpfe des Mittelalters und der neuen Zeit, die sich an Stapelrechte anknüpfen; den Bergenschen mußte eine Umgehung ihres Stapels wie allen Vertheidigern eines Stapelrechtes, als ein Uebel erscheinen, das nur durch eine Bekämpfung von Anfang seines Auftretens an und mit allen möglichen Mitteln geheilt werden konnte. Auf dem wendischen Städtetage zu Lübeck, im April 1482, erschienen die Aelterleute des deutschen Kaufmanns zu Bergen und »clageden«, wie das Protocoll berichtet, »ock gansz swerliken over de Islandesschen reyse, dat de gansz merkliken deme kopmanne to schaden unde vorvange were.«[1])

Besonders gegen die Hamburger richtete sich die Klage der Bergenschen; den Ratssendeboten dieser Stadt, Nicolaus von Sworen und Hinrich Salsborch, wurde arg zugesetzt.[2]) »Dar up de sendebaden van Hamborch worden utgewiset, so dat de anderen stede derwegen sik bespreken«, heißt es weiter in dem Protocoll der Verhandlung. Die Beratung lieferte als Resultat die gemeinsame Erklärung, es wäre wünschenswert, »dat de Islandessche reyse van den Hamborgeren mochte afgestellet werden, doch dat de geladenen schepe nu tor tiid darhen segelen mochten;« auch wurde den hamburgischen Ratssendeboten empfohlen, es bei ihrem Rate anzubringen, daß dieser sie für die Verhandlungen des nächsten Jahres zur weiteren Beratung über diese »reyse« instruirte. Nach einem anderen Bericht[3]) hätten die Hamburger den Bergenschen erwidert, daß die Privilegien des Kontors nur für Norwegen, nicht aber für Island gegeben seien und daß es im freien Ermessen des Königs läge, die isländische Fahrt zu erlauben oder nicht.

In diesen Jahren häufen sich die Mitteilungen über die hansische, speziell hamburgische Islandfahrt; vor dem Jahre 1475 nur

[1]) Hanserecesse, a. a. O No. 365 § 38. 40. 41. 42.

[2]) Trajiger pag. 220 »Desselben jares, montags nach Oculi, wurden die von Hamburg von dem teutschen kaufmanne zu Bergen uf der tagfart zu Lubeck heftig beklaget und angefochten etc.« Die Ratssendeboten nennen die Kämmereirechn. III. 464.

[3]) Huitfeld, Danmarkis Rigis Krönicke II. 964. „thi de Privilegier, som Contorit udi Bergen ere forundt, allene lude paa Norge, oc icke Island, oc det haffver vaeret Kongens frit faare, at forunde den Seglatz paa Island huem hannem lyster"

wenige, ganz sporadische Nachrichten; jetzt plötzlich, in den 80er Jahren, tritt die deutsche Islandfahrt als eine nicht zu unterschätzende maritime und commerzielle Unternehmung, namentlich der Hamburger, uns entgegen; kein Zweifel, daß sie in dieser Zeit einen bedeutenden Aufschwung genommen hat.

Zunächst hatte die Islandfahrt sich nun auch in Hamburg selbst gegen Angriffe zu vertheidigen; nicht allein auf dem Hansetage fand sie Gegner. Hervorgerufen durch kriegerische Verwickelungen in den Niederlanden herrschte schon seit einigen Jahren eine große Getreidetheuerung; Hamburg blieb von dieser Calamität nicht verschont, und das niedere Volk dieser Stadt erging sich in Klagen über die umfangreiche, von den Reichen betriebene Ausfuhr von Korn. Leider sind die Angaben selbst der gleichzeitigen Chronisten nicht ganz klar; der so oft fühlbare Mangel an kritischer Bearbeitung einzelner Epochen der hamburgischen Geschichte macht sich hier wieder bemerkbar. Während der gleichzeitige Krantz[1]) und der einer etwas späteren Zeit angehörige Tratziger[2]) berichten, daß die Kornausfuhr besonders nach Island erfolgt sei und daß deshalb die Islandfahrt dem erbitterten Volke ein Hauptanstoß und Aergerniß gewesen, so meldet der zeitgenössische Langebeck davon nichts; im Gegenteil erzählt er[3]), der damals schon Bürgermeister war und mitten in diesen Ereignissen stand, daß der Rat bei den Bürgern angefragt, »wor men it mit der islandischen reise wolde hebben geholden«; worauf die Bürger sich für die Aufrechterhaltung dieser Fahrt aussprachen, »umme de schepe mit dem seefarenden Volk nicht van der Elbe to verwisende, dewile westwert in Engelant an den volken und jegenen wenig to doende und to hanterende were. Man möchte lever in guder gedult tor tyt so vele proviant eft vittallie utgeven also darto beholf und van nöden wäre.« Darüber habe man sich dann geeinigt. Eines Urteils

[1]) Wandalia XIII. pag. 308 Cap. 29.

[2]) pag. 220; vgl. auch Hanserecesse a. a. O. pag. 348 Anm. 6, wo die Chronik des Bergenfahrersecretärs Christian van Geeren citirt wird; dieser schiebt die Schuld zumeist auf die isländische Reise.

[3]) Lappenberg, Hamb. Chron. pag. 348; ähnlich wie Langebek die „Chronica der vornemlikesten Geschichte und Handel der keyserl. Stadt Lübeck" bei Lappenberg, Tratziger pag. 220 Anm. 4.

Digitized by Google

über die Stellung, welche in diesem Aufruhr die Islandfahrt eingenommen, müssen wir uns fürs Erste enthalten. Eins steht jedenfalls fest. Im Artikel 21 des Rat- nnd Bürger-Recesses, der aus diesen Unruhen hervorging, ward bestimmt[1]): „Mit den isländischen Reisen soll es aus sein, sodaß sie, soweit das Stadtgebiet reicht, nicht weiter Statt finden. Der Rat will, soviel er immer kann, darüber aus sein, daß in dem Gebiete der Stadt keine Schiffe dahin verladen werden." Ob dieser Artikel mehr durch die Beschlüsse der Hanse oder irgendwelche in der Bürgerschaft Hamburgs herrschenden Strömungen, — die dann mit jenem Aufruhr in Zusammenhang stehen würden —, veranlaßt worden, wagen wir nicht zu entscheiden.

Formell beobachteten zunächst die Hamburger diesen Artikel ihres Bürgerrecesses. Aber sie wußten ihn zu umgehen. Schon der wendische Städtetag von 1484, März 11, in Lübeck hatte Gelegenheit, die Klagen Solcher zu vernehmen, in deren Interesse die strenge Beobachtung der Rechte des Bergener Kontors liegen mußte, nämlich der Aelterleute der Bergenfahrer Lübecks. Die Islandfahrt werde hauptsächlich von den Hamburgern betrieben, erklärten sie[2]); diese hätten jetzt ein Schiff befrachtet, das in Wismar Ladung einnähme, um dann nach Island zu segeln. Die Antwort der Hamburger Ratssendeboten war, mit ihrem Wissen würden keine Schiffe aus Hamburg auf der Elbe nach Island fahren; auf Weiteres könnten sie ohne Instruction sich nicht einlassen. Formell verhielten sich die Hamburger also genau nach dem Wortlaute ihres Bürgerschlusses. Die Verhandlung endete damit, daß man an Bremen, Danzig und die anderen, Schiffe nach Island ausrüstenden Städte ernstlich schrieb, es sei beschlossen, daß die Fahrt nach Island, den Shetlandsinseln und den Faroer abgestellt würde und daß die in Vorbereitung für diese Reise befindlichen Schiffe nicht absegeln dürften; also in letzterer Beziehung eine Verschärfung gegen den Beschluß von 1482. Der Städtetag stellte sich vollkommen auf den schon wankenden Boden der Bergen'schen Stapelgerechtigkeit.

[1]) Bartels, Supplementband zum neuen Abdrucke der 4 Hauptgrundgesetze pag. 21.
[2]) Hanserecesse a. a. O. I. No. 501. § 93. 95—97. No. 510.

Digitized by Google

Gegenüber den wiederholten Verboten der direkten Islandfahrt seitens der Hansetage macht es einen sonderbaren Eindruck, wenn im Jahre 1486 Kaufleute, Schiffer und Bewohner der englischen Hafenstädte sich bei ihrem Könige und Parlament über die überhandnehmende Concurrenz der Hansen, besonders auch auf Island, beschwerten.[1]) »Item se hebben nu late upgenomen alle de dait und hanterunge to Bergen in Norwegen und Islant, worse in vortiiden nicht plegen to komen[2]), sunder de Engelschen deden alle de dait und hanterunge dar, sunder nu mach geiin Engelsch schip dar nicht komen, dan up grote sorge, perikell und eventur, darumb dat de Oisterlinge biistain den Danen tegen de Engelschen etc.« Der Gegensatz zwischen jenen Verboten der Hansetage und dieser englischen Klage ist um so merkwürdiger, als doch wahrscheinlich grade die direkte Fahrt von Hamburg, Danzig u. s. w. nach Island einen sehr günstigen Einfluß auf die Zunahme des deutsch-isländischen Verkehrs haben und die Concurrenz der Hansen den Engländern noch schärfer erscheinen lassen mußte. — Jene Klage der Engländer wirft ferner ein Licht auf die damalige Stellung der Hansen in Island; die Engländer sind die Isländern und Dänen durch ihre Gewaltthaten Verhaßten; die Deutschen leisten den Bedrängten gegen die Britten Hülfe. Daß diese Unterstützungen dann allmählich in Gewaltthaten gegen die Engländer ausarteten, ist begreiflich; so klagten im Juni 1491 auf dem Hansetag in Antwerpen die Engländer bitter über Bedrückung und Vergewaltigung seitens der Hansen, besonders Hamburgern und Lübeckern.[3]) Aehnliche Klagen erscheinen noch oft.[4])

[1]) Hanserecesse a. a. O. II, No 31.

[2]) Dieser Relativsatz bezieht sich doch wol nur auf „Island"; der Handel der Deutschen in Bergen galt damals doch schon als so alt und befestigt, daß die Engländer auf ihn kaum jenen Satz anwenden konnten. Vgl. Schäfer, in Conrad's Jahrbüchern f. Nationalökonomie. N. F. Bd. 7. pag. 99.

[3]) Hanserecesse a. a. O. No. 511.

[4]) Mehrere Beschwerdeschriften der Engländer im Hamb. Stadtarchiv, bei Veranlassung der Verhandlungen zwischen England und Hamburg—Bremen 1532—33 verfertigt; sie enthalten auch Fälle aus dem Ende des 15. Jahrhunderts. Bei dieser Gelegenheit bemerke ich, daß alle von mir citirten Materialien des Hamb. Stadtarchivs (H. St. A.) sich, wenn nicht ausdrücklich eine andere Bezeichnung angegeben ist, daselbst in Cl. VII. Lit. Ke. No. 11. vol. 1—5, sowie Js J9 und O 75 befinden. — L. St. A. = Lübecker Staatsarchiv; Br. St. A. = Bremer Staatsarchiv.

Digitized by Google

Die Beschwerden der Bergenschen nahmen ihren Fortgang; stets wird wieder ein neues Moment betont; wir dürfen diese unerquicklichen Verhandlungen deshalb nicht übergehen. Auf dem wendischen Städtetag zu Lübeck am 28. April 1485 wurde bekannt[1]), daß der Kaufmann zu Bergen bei seinen Hauptleuten und Procuratoren in Lübeck geklagt habe, daß Bürger aus Danzig und anderen Städten trotz erlassenen Verbotes die Fahrt nach Island und den Faroern unternähmen; die Bergener machten zugleich Mitteilung von der Unzufriedenheit des norwegischen Reichsrates und erklärten, daß er, der deutsche Kaufmann, solche Uebertreter, wenn sie von Norwegern verhaftet würden, nicht mit seinen Privilegien schützen werde. Und ebenso ward auf dem Hansetag zu Lübeck am 24. Mai 1487 geklagt; wieder ward beschlossen, die Islandfahrt nicht zu betreiben[2]). Die Gesandten von Danzig und Hamburg bedienten sich hier eines althansischen Brauches; sie schützen das bekannte »van ereme rade des neen bevel to hebben le« vor, und von den Hamburgern heißt es noch weiter »jodoch vormodeden se sik gantzliken, wan id andere stede helden, ere vad syk darinne ock wol geborlik worde holdende;« mit dieser Privatvermuthung verpflichteten sie sich zu nichts und beschwichtigten doch zunächst die unbequemen Mahner.

So emancipirte sich Hamburg allmählich von den den isländischen Handel einschränkenden Bestimmungen; selbst so eifersüchtig über die eigenen Privilegien wachend und sie energisch gegen alle Angriffe einer nicht immer weitsichtigeren, nur oft mächtigeren Politik vertheidigend, verstand diese Stadt und ihre Bürgerschaft es doch stets vorzüglich, Handelsbeschränkungen, die ihnen hinderlich waren, bei Seite zu schieben und zu umgehen.

Als Wismar im Jahre 1489 bei Lübeck wegen der Islandfahrt anfragte, erwiderte dieses, daß einem von Lübeck nach Island bestimmten Schiffe nicht gestattet werden würde auszusegeln, daß aber die Hamburger sich der Reise wol nicht enthalten würden; Lübeck bat Wismar, die isländische Reise einstweilen,

[1]) Hanserecesse a. a. O. No. 54.
[2]) Ebenda No. 160. § 119. 159.

Digitized by Google

bis zum nächsten wendischen Städtetage, nicht zu gestatten[1]). — Die Stellung Lübecks gegenüber der Islandfahrt erklärt sich gewiß zum nicht geringen Teil aus dem Umstand, daß es einen sehr bedeutenden Handel mit Bergen hatte; die sehr einflußreichen Bergenfahrer in Lübeck waren die natürlichen Gegner der Islandfahrt; sie besonders werden die Aufrechterhaltung der durch die Recesse erlassenen Verbote betrieben haben; schon auf dem wendischen Städtetag von 1484 sahen wir die Aelterleute der lübischen Bergenfahrer als die Wortführer der der Islandfahrt feindlichen Richtung auftreten. Dagegen war der Verkehr Hamburgs mit Bergen verhältnißmäßig nicht sehr bedeutend; er richtete sich mehr nach dem Westen und Nordwesten; erst etwa 1535 bildete sich hier eine Gesellschaft der Bergenfahrer[2]). Wäre die hamburgische Bergenfahrt umfangreicher gewesen, so wären ihre Vertreter sicher mit denen der Islandfahrt in Conflict gekommen. Allerdings ist nicht zu vergessen, daß Bergen- und Islandfahrt sich nicht ausschlossen, sondern vielfach von denselben Schiffern betrieben wurden. — Auf dem wendischen Städtetage von 1489 traten die lübischen Bergenfahrer wieder mit den alten Beschwerden auf[3]). Da ward nun der höchst merkwürdige Beschluß gefaßt »hebben der stede radessendebaden van Rostock, Straleszundt Wismar, Luneborch unde de rath to Lubeke eyndrachtliken beleveth, unde geslaten, in Islande uth eren steden noch de eren nicht to redende, noch to segelende, so verne alse de van Hamborch ock sodane, reyse affstellen; dat den van Hamborch also is vorgegeven; de dat an eren rath to bringende unde mit deme besten vorttostellende seden unde des mit den ersten eyn antwerde to schickende. Isock vordere beleveth, dusdanns an de van Bremen to vorschrivende.« So machten die übrigen Hansestädte ihr Thun und Lassen betreffs der Islandfahrt abhängig von dem Verhalten Hamburgs; der ganze Beschluß war in Hinsicht auf die bisher trotz aller Verbote munter von den Hamburgern weiter betriebene Fahrt von sehr geringer

[1]) Hanserecesse a. a. O. No. 269.
[2]) Kirchenpauer, Die alte Börse, pag. 17.
[3]) Hanserecesse a. a. O. No. 270. § 28. 30.

Digitized by Google

praktischer Bedeutung. Von einer »mit den ersten« zu erfolgenden Antwort, wie die Hamburger sie versprachen, wissen wir nichts.

Wichtig ist jener Beschluß von 1489 für uns noch besonders dadurch, daß wir aus ihm die deutschen Städte kennen lernen, welche sich der Islandfahrt widmeten; zu Hamburg und Lübeck kommen nun noch Bremen, Rostock, Wismar, Stralsund und sogar Lüneburg[1]).

Es muß auffallen, daß, als auf dem Hansetage in Bremen im Mai—Juni 1494 eine Ordnung betr. den Kaufmann zu Bergen beschlossen wurde[2]), von Island ausdrücklich in derselben nicht die Rede ist, während im § 2 die Fahrt auf die Orkney, Shetland und Faroer-Inseln bestimmt verboten wurde[3]). Vielleicht fehlte die direkte Anregung zu einem solchen Verbot; oder man sah die Nutzlosigkeit dieses Verfahrens ein. Denn in den vorhergegangenen Jahren waren hinsichtlich der Islandfahrt einige Ereignisse eingetreten, die auch auf die conservativsten Anhänger der alten hansischen Handels-Principien nicht ohne Einfluß bleiben konnten. König Hans, der seinem Vater Christian im Jahre 1482 auf den Thron folgte, hatte in dem mit den norwegischen und schwedischen Reichsräten im Jahre 1483 abgeschlossenen Receß sich verpflichtet, die hansische Islandfahrt nicht gestatten zu wollen; doch hielt der König sein Versprechen nicht lange. Im Jahre 1490 am Sonntage Judica (28. März) erlaubte er den Holländern, denen noch Christoph von Baiern und Christian I. die Islandfahrt verboten hatten[4]), namentlich aber denen von Amsterdam nach »Berghen, Hetlande unde Islande erer kopenschopp halven to allen tiiden des jars gelyck andern der Dudeschen hensze Kopluden dar jnne to kopende, vorkopende, hanterende unnde vorkerende, to besokende etc.[5])« Dieses Privileg für die Holländer ist ein Glied in jener Politik König Johanns,

[1]) Das Fehlen Danzigs erklärt sich daraus, daß jener Städtetag nur die sog. wendischen Städte, zu denen Danzig nicht gehörte, vereinigte.

[2]) Hanserecesse a. a. O. III. No. 353 u. 356.

[3]) Sartorius. Gesch. d. hans. Bundes II. 375 Anm. 24 führt aus dem Ms. Hafn. ein Verbot aus dem Jahre 1494 betr. die Fahrt nach den nordischen Eilanden an; Island werde in diesem Verbote ausgenommen „weil diese Insel nun einmal auch von anderen fremden Nationen unmittelbar besucht werde."

[4]) Dipl. Norw. V. 520 u. 570 (1443 Aug. 24 und 1454 Nov. 29).

[5]) Ebenda VI, 643.

durch welche er den Hansen in den Holländern mächtige Concurrenten zu schaffen suchte; was aber die Islandfahrt betrifft, so sind die Holländer im 16. Jahrhundert doch nur recht bescheidene Concurrenten der Hamburger und Bremer gewesen. — Eine direkte Erlaubniß der hansischen Islandfahrt durch den König ist uns nicht bekannt; aus diesem den Holländern zu Teil gewordenen Privileg, in welchem auf die anderen Hansestädte exemplifizirt wird, geht aber die damals bestehende thatsächliche Freiheit der Islandfahrt der Hansen hervor. Der Piningsdom, d. h. der Beschluß der isländischen Volksversammlung, vom 1. Juli 1490 spricht von den „Deutschen Männern, die des Königs Brief für sich haben;“[1]) ob er eine wirkliche Freiheit ihrer Fahrt voraussetzt, ist nicht ganz klar; von den Engländern heißt es hier, daß sie frei nach Island segeln dürfen. Den Engländern war nämlich im Jahre 1490 von König Hans, zunächst vorsichtigerweise für sieben Jahre, die freie Fahrt gestattet.

Auch auf dem Hansetage von 1505, woselbst die Bergenschen sich über die Fahrt der Hamburger und Bremer nach den übrigen nordischen Eilanden beschwerten, ist von der Islandfahrt nicht die Rede.[2])

Der Sohn und Nachfolger König Johann's, Christian II., war ein energischer Feind der Hanse; diese Gegnerschaft trat auch auf dem Gebiete der Islandfahrt zu Tage. Im Jahre 1513 gebot er den »Westwerdisschen unde Osterschen, ock ander Stede, wor des van noden, — dat se sick der Segelatie in Iszlande unde wedder up ore haven, de tegen Nordenschen rechticheit, olde gewonde unde deme gantzten Ryke to vorderve is, scholen entholden, unde allene myt deme vische in Engelant unde nicht in Düdessche offte andere Stede offte jegen segelen.[3]) Dies Verbot von 1513 erfolgte auf Verlangen Lübecks. Eng verbunden sehen wir die Interessen dieser Stadt mit denen des norwegischen Reiches; so wenig genehm der norwegischen Regierung im Allgemeinen

[1]) Lovsamling for Island I. 41.

[2]) Dipl. Norw. VI. 677. — Die nächsten Bände der 3. Abteilung der Hanserecesse werden sicher noch weitere Beschlüsse u. dgl. über die Islandfahrt zu Tage fördern.

[3]) Willebrandt, Hans. Chronik III. 84—85.

Digitized by Google

die hansische Handelsherrschaft war, so sah sie doch in der Aufrechterhaltung der Bergenschen Privilegien, insbesondere des Stapels, eine Gewähr für zahlreiche dadurch dem ganzen Reiche zufließende Vorteile; das Hansekontor brachte auch den Norwegern vielen Nutzen, erhielt namentlich Bergen in der Stellung als Mittelpunkt des nordischen Handels; deshalb betonte der König auch, daß die Islandfahrt »to affbroke und tegen privilegia unnszer undersaten to Bergen, ok dudesschen copman nw dar residerende und der Bergenfarer gelangende.«[1])

Die Hansen konnten es als Glück bezeichnen, daß die Absicht, mit welcher Christian II. sich in den Jahren 1518 bis 1524, als er seines Thrones schon entsetzt war, trug, nämlich Island an England zu verpfänden, nicht zur Ausführung gekommen ist[2]); im andern Falle hätte sicherlich die hansische Islandfahrt im 16. Jahrhundert bei weitem nicht den Umfang erreicht, zu dem sie thatsächlich gelangt. Auch in der Hand der Holländer, welche der König bei seinem Plan ebenfalls in Aussicht genommen hatte, wäre Island den Hansen nicht in dem Maaße zugänglich gewesen, wie unter dem Scepter der gerade in den ersten 40 Jahren des 16. Jahrhunderts von allen Seiten bedrängten und beschäftigten dänisch-norwegischen Herrschern.

Unter Christian II. zuerst[3]) begegnen wir der Bestimmung, daß die Hansen mit dem isländischen Fisch nur nach England, nicht aber in die deutschen Städte fahren dürften; wiederholt ward dieselbe am 18. Aug. 1515;[4]) im Jahre 1534 bezog sich der deutsche Kaufmann zu Bergen wieder auf diese Anordnung und bat um Erneuerung des alten Brauches;[5]) noch 1566 und 1571

[1]) Dipl. Norw. VI. 688 (12. Aug. 1513); das Verhältniß dieser beiden königlichen Urkunden, die in einem Abstande von nur 17 Tagen ausgestellt sind, zu einander, ist nicht ganz klar. Im Allgemeinen vgl. Allen, De tre nordiske Rigers Historie II. 134.

[2]) Allen a. a. O. II. 502; über die letzten Verpfändungsversuche vgl. Dipl. Norw. X. 309. 358.

[3]) Vgl. oben pag. 17.

[4]) Willebrandt III. 86; vgl. auch Handelmann, Die letzten Zeiten hansischer Uebermacht, pag. 262, Anm. 4.

[5]) Lüb St. A. »Gebreke des copmans to Bergen in Norwegen vorkerende« (1534): »Worumme is des copmans denstlike bede, dat den Steden Hamborch, Bremen unde anderen nach inholde up remelter vorsegelinge ernstlich geboden werde, dat se sick der segelatie in Islant unde wedder up ore haven tegen olde gewonte unde nordenschen rechticheit nochmals entholden unde allene myt deme vische in Engelant unde nicht in Dudesche offte ander stede, haven unde Jegen segelen etc.« Man sieht die fast wörtliche Uebereinstimmung mit dem königlichen Verbot vom 26. Juli 1513.

Digitized by Google

klagte das Kontor über die Nichteinhaltung des Verbotes[1]). Die Gründe für dies Bestreben, den isländischen Handel, wenn er nun einmal nicht mehr über Bergen ging, doch über England zu leiten und eine direkte Handelsverbindung zwischen Island und den deutschen Seestädten zu verhindern, müssen uns jetzt beinahe unverständlich erscheinen; sie liegen in den althansischen Institutionen und Anschauungen begründet. Es lag nicht im Interesse der Hanse als solcher, einen direkten Verkehr zwischen den deutschen Seestädten und einem Lande, welches, wie Island, keine feste hansische Niederlassung, Kolonie besaß, zu begünstigen; das Gefühl, daß durch solche direkte Verbindungen, welche Stapel und Zwischenstationen, den ganzen Apparat einer auf Privilegien sich stützenden Handelsvereinigung umgingen, der Zerfall des alten Bundes, der eben zum Teil grade auf diesem Zwischenhandel beruhte, nur noch mehr gefördert wurde, war in jenen Beschwerden und Klagen lebendig. Der König von Norwegen aber, dem thatsächlich wenig daran liegen konnte, ob der isländische Fisch über England oder direkt nach Hamburg und Bremen kam, trat dem hansischen Begehren bei, da er jede Erschwerung des hansischen Verkehrs von seinem Standpunkte aus begünstigen mußte.

Während der Regierung Friedrichs I. tritt die Islandsfahrt der Deutschen in ein anderes Stadium der Entwickelung. Es war eine günstige Zeit für jene Fahrt; hinsichtlich der wichtigen Frage des Winterlagers zeigt sich eine Milderung des im Allgemeinen aufrecht erhaltenen Verbotes. Die Waaren im Winter theurer zu verkaufen als im Sommer, ward auch hier wieder verboten; aber außer den Schiffbrüchigen und durch die Not Gezwungenen dürfen nun noch »klene jungens, de neyne kopenschop hebbenn« in Island bleiben; so bestimmte der Althingsdom von 1526.[2]) Und dieser Althing selbst ist ein merkwürdiges Zeugniß für die Stellung, welche Fremden in jener Zeit in Island einnahmen. An dieser Volksversammlung und ihren Beschlüssen

[1]) Burmester, Beiträge zur Geschichte Europa's im 16. Jahrhundert pag. 66, Anm. ** und Willebrandt III. 115.

[2]) Deutsche beglaubigte Uebersetzung vom Jahre 1544 auf dem H. St. A. Wozu die kleinen Jungen in Island bleiben sollten, lehrt der Althingsdom von 1533, »scholen hyr keine dudescke im lande bliven, sunder schipbrockinghe, menner und jungens, do dar begheden landescop tho leren« (Deutsche Uebersetzung auf dem H. St. A.)

Digitized by Google

nahmen nämlich eine Anzahl Deutscher und Engländer Teil; die Deutschen sind sämmtlich Hamburger.[1]) Diese Fremden stellten hier einen Antrag, d. h. nach dem Wortlaut des Althingdoms »se hebben uns ghebedenn«. Ebenso verkündeten, um dies hier gleich vorwegzunehmen, im Jahre 1533 acht namentlich aufgeführte »schipherrs van Hamborch und Bremen und alle de Koplude, de up denn schepen weren«[2]) zusammen mit den Isländern den Althingsdom dieses Jahres; als gleichberechtigt stehen die Fremden neben den Einheimischen; zusammen sind sie »aver enn gekamen myt des gemeinen mansz rade etc«. Diese Teilnahme der Fremden, unter denen die Hamburger hervorragen, an der gesetzgeberischen Thätigkeit des Landes, selbstverständlich nur auf dem Gebiete des Handels, ist ein höchst charakteristisches Merkmal für das Verhältniß dieser Fremden zu dem Lande, welches sie des Handels wegen aufsuchten. Ich finde später keine derartige Beteiligung mehr erwähnt; doch ist kein Zweifel, daß sie sich nicht auf diese beiden Versammlungen beschränkt hat. Im Hinblick auf diese Stellung der Hamburger im Island können wir es verstehen, wenn im Jahre 1531 Erzbischof Olav unter anderen Beschwerden der Norweger über ihre Regierung auch die vorbringt »ath the Hamborger haffwe Island och Ffaeröjer i fforlaening«[3]), daß die Hamburger mit Island und den Faroer belehnt seien; dieser Vorwurf ward im Jahre darauf wiederholt.[4]) An eine wirkliche Belehnung mit Island ist nun nicht zu denken, höchstens an sehr ausgedehnte Privilegien. Das geht aber jedenfalls aus jenen Klagen des norwegischen Adels, dessen Wortführer der Erzbischof war, wie aus jener Mitwirkung der Hamburger an den Althingen hervor, daß Jene damals in nahezu ausschließlichem Besitz des isländischen Handels sich befunden haben. Aber doch nicht so aus-

[1]) Es sind Clawes Mubel, Koerth Blome, Wylken Rogge, Peter Rucke, Dirick Menngger, Hans Rawolth, Jacop Tode und Hans Bock.

[2]) Es sind Tonnies Pingten, Hinrick Martinns, Cordt Blome, Hans Loße, Hans Schomaker, Hinrick Steinwech, Lamberth Dene.

[3]) Dipl. Norw. IX. 683 (1531 Mai 19.)

[4]) Ebenda VIII. 746 (1532. Anfang Nov.) »Item Ysland och Fferoy ære forlenthe mott Norgis ffriiheither och privilegier i Tyskis hendis, Norgis riigis judbliggere norden fieldz besynderligen tilll skade och fforderff, som haffue then vare met behoff som faller i the land.« — Schon Anfang der 20er Jahre scheinen Hamburger in Island eine Art Vogtei ausgeübt zu haben. Seidelin, Dipl. Flensborgense II., pag. 1047—49.

Digitized by Google

schließlich, daß nicht Streitigkeiten mit Concurrenten in Island sehr häufig waren. Gegen Gewaltthaten, die den Isländern zugefügt wurden, hatte sich schon der Hansetag zu Lübeck von 1511 gewandt [1]); doch überwiegen die Streitigkeiten unter den Fremden [2]). An und für sich eine recht unerfreuliche Lectüre, bieten die Aufzeichnungen, Acten und Correspondenzen über jene Zusammenstöße unter den Islandsfahrern verschiedener Nationen oder verschiedener Städte derselben Nation doch uns eine Fülle von Aufschlüssen über die die isländische Reise betreffenden Angelegenheiten. Alle jene Streitfälle einzeln vorzuführen muß uns fern liegen. In der Zeit zwischen 1486 bis 1532 sind mir acht Konflicte zwischen Engländern und Deutschen, meist Hamburgern, auf der Fahrt von oder nach oder auf Island selbst bekannt. Am wichtigsten, weil folgereichsten war ein blutiger Zusammenstoß zwischen Hamburgern und Bremern einer- und Engländern andererseits im Sommer 1532; auf dieses Ereigniß, über welches ein umfangreiches Actenmaterial im Hamburgischen Stadtarchiv sich befindet, etwas näher einzugehen, glaube ich nicht unterlassen zu dürfen.

Im Sommer 1532 war ein englisches Schiff, genannt „Peter Gibson", in London ausgerüstet, unter der Führung des Johann Breye in den isländischen Hafen Gronelwick gekommen und hatte dort 20 Tage gelegen; die Engländer beschäftigten sich mit der Fischerei und dem Verkauf der mitgebrachten Waaren; da erschien eine Anzahl Kaufleute aus Hamburg und Bremen mit dem Verlangen, dieselben Stockfische zu kaufen, welche Breye für sich zurückgelegt hatte und von denen er behauptete, daß er sie gegen eine Schuld vom Jahre vorher in Zahlung genommen habe. Als der Engländer die Herausgabe dieser Fische verweigerte, beschlossen die Hansen Gewalt anzuwenden; sie brachten eine Schaar von etwa 280 Mann aus acht gerade anwesenden Hamburger und

[1]) Willebrandt II., 244.

[2]) Handelseifersucht bildete jedenfalls der Regel nach den Hauptfactor bei jenen Reibereien; doch wurde auch aus anderen Gründen von den Fremden zu den Waffen gegriffen. Als im Jahre 1524 Tulius, ein ehemaliger Präfect der Insel, die Abwesenheit des Präfecten Johannes Eggertson benutzte, um über die Kirche in Beffastadur herzufallen, die dort liegenden königlichen Gelder zu rauben und mit sich auf ein Schiff zu schleppen, eilte auf die Kunde von dieser Missethat Eggertson herbei, und mit Hülfe von Isländern und deutschen Kaufleuten wurde dem Räuber seine Beute wieder abgejagt. Finni Joh. Hist. eccl. II., 256.

Digitized by Google

Bremer Schiffen auf und überfielen 2 Uhr Nachts, einer Zeit, wo die meisten Engländer nicht an Bord waren, das englische Schiff, tödteten die dort schlafenden 15 Männer und hausten auf demselben ganz barbarisch, raubten die Waaren ꝛc. ꝛc. Den erlittenen Schaden gaben die Engländer auf mehr als 1500 ℔ Sterling an.

So die Darstellung der Engländer. In den deutschen Quellen[1]) tritt das Moment der Unbotmäßigkeit der Engländer gegen den Vogt mehr hervor; auch scheint darnach der letztere an der Gewaltthat gegen Jene teilgenommen zu haben. Diese Angelegenheit mußte einen um so schlimmeren Eindruck auf den englischen König machen, als erst kurz zuvor, in demselben Sommer, zwischen englischen Kaufleuten und einem Hamburger Schiffer, Namens Lutke Smidt, ein Zusammenstoß stattgefunden hatte.[2]) Heinrich VIII. zögerte auch nicht und beklagte sich in einem Schreiben an den Hamburgischen Rat vom 1. September bitter über die seinen Unterthanen zugefügte Behandlung »quod facinus multo crudelius quam mutua nostra et antiqua cum vestratibus amicitia expectasset«; er verlangte, soweit das überhaupt möglich war, Schadenersatz und Genugthuung für seine geschädigten Unterthanen. Diese hatten ihm gerathen, sich an die Güter und Personen der in England sich aufhaltenden Hamburger und Bremer zu halten; Heinrichs Brief schließt auch mit der Drohung »ne inviti nos cogamur alia juris remedia subditis hic nostris concedere«. Wenn man bedenkt, daß 1468 in Folge der Ermordung des dänischen Präfecten in Island, also einer einzigen — allerdings amtlichen — Person durch die Engländer ein Krieg entstand, so wird man den Ernst der politischen Situation, wie sie durch jenes unglückliche Ereigniß geschaffen war, nicht unterschätzen; eine Kriegsdrohung sollte auch diesmal nicht ausbleiben. Zunächst erfolgte auf diesen Brief des Königs eine Ant-

[1]) Tratziger pag. 268; Lappenberg, Hamb. Chron. pag 503, wo von 4 englischen Schiffen und vom Hafen „Boßande" die Rede ist; letzterer Hafen lag ganz dicht bei „Gronelwic" (jetzt Grindevig); sodann mehrere Actenstücke im H. St. A., die teilweise auch im Folgenden benutzt sind. Bei den folgenden Verhandlungen entstammen alle Briefe u. dergl., bei denen nicht eine anderweitige Herkunft und Quelle angegeben, dem Hamb. Stadtarchive.

[2]) Außer H. St. A. vergl. auch Schanz a. a. O. II., 487.

Digitized by Google

wort durch König Friedrich I. von Dänemark; seine Unterthanen, die Hamburger, so schreibt dieser am 13. October,[1]) hätten ihm Mitteilung von Heinrichs Brief an sie gemacht; er habe nähere Erkundigungen bei seinem Vogt in Island eingezogen und erfahren, was ihm schon früher bekannt, daß die Engländer seit langen Jahren auf unerträgliche Weise den Isländern zur Last seien; die Fischerei hätten sie ganz an sich gerissen; »quod gravius est apertum, vim insulanis intentant, predas agunt ex agris, libera corpora in servitutem perpetuam abducunt, nobis vero debitum tributum hoc anno ex dimidia parte violenter ademerunt; fuerunt etiam qui nihil omnino dare voluerunt, immo qui pisces nostros in usum nostrum collectos et destinatos populabundi diripuere«. Deshalb habe der Vogt »nostro nomine« die Hamburger als Unterthanen und die Bremer als »confederatos« zur Hülfe gerufen und mit ihnen vereint »intentatam vim contraria vi reppulit«. Daß bei diesem Zusammenstoß eine Anzahl Engländer umgekommen, sei allerdings bedauerlich, läge aber in der Natur der Sache begründet. Er bäte den König, die Hamburger und Bremer Kaufleute jene seinem Vogte geleistete Unterstützung nicht entgelten zu lassen. Er, der König von Dänemark, gestatte den Engländern den altgewohnten freien Handelsverkehr in den seinem Scepter unterstehenden Landen; Beleidigungen und Kränkungen seiner Unterthanen seitens der Engländer könne er jedoch nicht dulden. Seinem Vogt, sowie den Hamburgern und Bremern habe er befohlen, nichts Widerrechtliches zu thun. — Wie wir aus diesem Briefe ersehen, hatten die Hamburger sich sogleich nach Empfang der Beschwerde Heinrichs an ihren „Herrn", den König von Dänemark, gewandt.[2]) Ganz im Einklang mit dem Briefe König Friedrichs schrieb dann am 21. October der Hamburger Rat selbst an König Heinrich; der Rat wird eine

[1]) Dieser Brief ist in engl. Sprache abgedruckt bei Schanz a. a. O. II., 485 ff; da der Brief sicher nicht in englischer, sondern wahrscheinlich in lateinischer Sprache abgefaßt worden ist, so citiere ich nach der lateinischen Version, in welcher sich eine Abschrift des Briefes auf dem H. St. A. befindet; daselbst auch eine deutsche Uebersetzung.

[2]) Damit wird des Ratssecretarius Hermann Rover Reise, für die er 24 ℔ erhält, »ad dominum regem Fredericum principem nostrum in negotio differentiarum Islandicarum inter cives nostros et Anglicos et pro certis propinis factis pro litteris in favorem et usum ejusdem cause impetratis.« (Hamb. Kämmereirechn. V 466. 1532 Exposita), zusammenhängen.

Digitized by Google

Abschrift des Briefes Friedrichs inzwischen erhalten haben und konnte darnach seine Antwort an den englischen König abfassen. Von glaubwürdigen Personen, die im Sommer selbst in Island gewesen, so schrieb der Rat, habe er erfahren, daß die Sache doch ganz anders liege, als sie dem König von seinen Unterthanen dargestellt; der Vogt habe die Hamburger und Bremer zur Unterstützung herbeigerufen und dem hätten sie sich nicht entziehen können. Deshalb habe der Rat sich an den König von Dänemark behufs Vermittlung gewandt. — Sowol der Inhalt dieser Antwort wie der Umstand, daß die Hamburger bei König Friedrich Schutz suchten, erregte Heinrichs des Achten Misfallen; er war kein Freund dieses dänischen Königs, der Christian des Zweiten Thron einnahm; um so mehr mußte ihn die Vermittlung Friedrichs ärgern; was er an diesen schrieb, ist uns nicht bekannt. An die Hamburger aber richtete er am 10. Dezember einen Brief, in welchem er ihnen zunächst die alte Freundschaft und Verbindung der Hansen mit England in Erinnerung brachte; er habe deshalb eine andere Antwort auf seine gütigen Vorstellungen erwartet; mit den Entschuldigungen des Rates könne er sich in keiner Weise befriedigt erklären; da die Größe der Frevelthat eine geeignete Bestrafung fast unmöglich mache, so hätten die Hamburger sich hinter den Namen und die Würde des dänischen Königs versteckt und die Freundschaft zwischen beiden Herrschern zu stören versucht.[1]) Dadurch beraubten sich die Hamburger der Freiheit, Bündnisse mit anderen Fürsten einzugehen; denn es würde ein Wagniß sein, mit ihnen, die ihre Handlungen einer fremden Macht anzupassen hätten, Freundschaft zu schließen.[2]) Endlich kündigt er der Stadt einen Gesandten an, welcher bei der Stadt und beim König von Dänemark die Sache weiter verfolgen solle. — Den exponirten Posten, wie bei allen hansisch-englischen Streitigkeiten, hatten auch dieses Mal wieder die deutschen Kaufleute vom Stahlhof inne; sie waren es gewesen, die den Ham-

[1]) »quumque videretis tantum scelus citra vestratum aliquorum offensam puniri non posse, rem secus quam gesta sit ad Regem Dacie detulistis, futurum sperantes, ut illius nomine et dignitate tam gravis culpa pretexeretur, conatique estis mutuam inter illius Maiestatem et nos amicitiam relatu parum vero perturbare.«

[2]) »temerarium quoquo foret, vobiscum amicitiam coniungere, quibus ad alienum imperium vestras actiones attemperare necesse erit.«

Digitized by Google

burgiſchen Rat zuerſt über dieſe isländiſchen Ereigniſſe in Kenntniß geſetzt hatten. Am 17. Juli hatten ſie wegen der anderen, oben erwähnten, isländiſchen Streitſache, die ſich an den Namen Lutke Smidt knüpft, an den Rat geſchrieben und ihren Secretär Matthias von Emerſen nach Hamburg geſchickt; durch dieſe neue isländiſche Angelegenheit geriethen die Deutſchen in London in große Bedrängniß; das geht hervor aus ihrem Briefe vom 23. Dezember. Der Rat hatte ſchon vorher an die Älterleute geſchrieben und ſie wahrſcheinlich zur kräftigen Vertretung der Sache im hamburgiſchen Sinne aufgefordert.[1]) Die Älterleute hatten harte Worte von den Räten Heinrichs VIII. hören müſſen. Wir begegnen auch hier wieder den Zweifeln der Engländer an der Aufrichtigkeit der Anſchauung der Hamburger von ihrer Unterthanſchaft unter Dänemark; bald ſeien die Städte frei und keinem Fürſten unterthan, bald, wo ihnen Unheil drohe, gehöre dieſe dem Könige von Dänemark, jene dem von Polen.[2]) Auch beklagt ſich Heinrich darüber, daß die Klagen über Uebergriffe der Engländer ganz allgemein gehalten und keine beſtimmten Fälle angegeben ſeien; er droht den Hanſen mit Beſchränkung und Entziehung ihrer Privilegien; wolle man abſolut Feindſchaft mit ihm »szo wolde syne Ko. Mt. lever ohren harnesck anleggenn, dath swert inn de hant nhemen und dath sulve verfechtenn.« Nach längeren Verhandlungen erklärten ſich die Stahlhofskaufleute bereit, den Obrigkeiten in Hamburg und Bremen die Beurteilung der Angelegenheit ſeitens des Königs und ſeiner Räte darzulegen. Das thaten nun die Älterleute in dieſem Briefe; ſie befürworten in eindringlicher Weiſe, den König zufrieden zu ſtellen; ſonſt könne es dahin kommen, »dath sich Juwer Er. wisz. burgerkyndere unnd Copgesellenn dusses Cuntors entholden mussen, dan ock dath

[1]) Der Brief des Rates war von dem Boten des Königs von Dänemark mit nach London gebracht. Vgl. Letters and papers of the reign of Henry VIII., ed. Gairdner, Bd. V. No. 1643, 1532 Dec. 15. Chapuys, Gesandter Karl V. in England, an Karl V. »A pursuivant of Frederick king of Denmark is here, but only to show that the death of 40 or 50 Englishmen, who were lately killed in Iceland, was due to their own fault.« Man beachte die große Uebertreibung; aus 15 werden 40—50 Getödtete gemacht. — Den Brief der Stahlhofskaufleute an den Hamb. Rat vgl. im Anhang No. I.

[2]) Damit wird Danzig gemeint ſein, mit welcher Stadt England in jener Zeit oft Streit hatte; der König von Polen hatte Danziger Bürger gegen Heinrich den Achten in Schutz genommen. Vgl. Hanſ. Geſch. Bl. Jahrg. 1871, pag. 158ff.

Digitized by Google

villichte uterliche verderffynge unnd destruction dusser lofflikenn residentie daruth erfolgenn muchte!«

Am 22. Januar 1533 erhielt der Rat den Brief des Londoner deutschen Kaufmanns; schon am 15. war König Heinrichs Gesandter, Dr. Thomas Lee, in Begleitung des Magister Edward in Hamburg eingetroffen,[1]) war aber sogleich am nächsten Tage weiter zum König von Dänemark gereist, ihm »szine wervinghe« vorzutragen; worin diese bestand, gab der Rat an, nicht zu wissen; doch betraf die Sendung Lees einzig und allein die isländische Sache.[2]) Am 30. Januar traf Lee wieder in Hamburg ein, nachdem er den König in Schleswig getroffen. Am 31. übergab Lee dem Rat den Brief seines Monarchen, erwiderte am 1. Februar auf die Replik des Rates und überreichte eine Zusammenstellung des den Engländern in Island zugefügten Schadens.[3]) Der Rat wies die Verantwortung für das in Island Geschehene mit dem Ausdrucke des Bedauerns über dasselbe von sich; doch bot er dem Gesandten eine ordentliche gerichtliche Untersuchung an, während dieser kurzweg Restitution der geraubten Güter und Schadenersatz forderte. In diesen Tagen, wol am 7. Februar, wurden, wahrscheinlich mit Hinzuziehung der sachverständigen an der Islandsfahrt beteiligten Rheder und Schiffer, einige Artikel vereinbart, ein Entwurf zu einer Art von Polizei- und Hafenordnung für den isländischen Handel. — Die Angelegenheit aber, die den Gesandten nach Deutschland geführt hatte, wurde nicht in Hamburg ausgetragen. Von Anfang an war dieselbe als namentlich den König von Dänemark angehend hingestellt worden. Diesen berührte die Affaire allerdings in zwiefacher Hinsicht: als König und Herrn des norwegischen Schatzlandes

[1]) Gairdner VI., No. 19. Chapuys an Karl V. 1533, Jan. 3. »The king sends a doctor of low quality to the king of Denmark and Hamburgh,« scheint nicht auf Lee, der zu Cromwells Günstlingen gehörte, zu passen.

[2]) Ebenda »but only on the affair mentioned in his last letter.« (Vgl. pag. 25, Anm. 1.)

[3]) Gairdner V., No. 768. Aarsberetninger fra det kongelige Geheimearchiv III., 186. Der Brief, der an beiden Stellen in 1532 gesetzt ist, in den Aarsberetninger mit i nem ?, gehört nach 1533.

Digitized by Google

Island und als Schirmherrn Hamburgs.[1]) Die eigentlichen Verhandlungen zur Beilegung der isländischen Streitsache wurden in Segeberg geführt; als ihre Beratungen in Hamburg zu keinem Resultat führten, beschlossen der Hamburgische Rat und Lee zunächst den Segeberger Tag abzuwarten. König Friedrich hatte seinem Sohn Christian den Austrag der Sache überlassen. Am 16. Februar fanden die Verhandlungen in genanntem Orte statt. Der isländische Vogt Dirick von Bramstede war als Sachverständiger für die isländischen Zustände im Allgemeinen und die Art des Benehmens der Deutschen und Engländer auf der Insel im Besonderen dort erschienen; die anwesenden Räte Christians waren der Propst von Reinbeck Detlef Reventlow, der Amtmann in Segeberg Ritter Wulf Pogwisch[2]) und der Amtmann in Kiel Claus von der Wisch. Der Hamburgische Rat sandte die Bürgermeister Johannes Hulp und Paul Grote, sowie den Ratssecretarius Magister Hermann Rover, endlich den speziell dafür aus Rostock herbeigerufenen Doctor Johannes Oldendorp.[3]) Der Bremer Rat war in Segeberg nicht vertreten, obwol er noch kurz zuvor in Hamburg über Zeit und Ort der Verhandlung angefragt hatte. Da bei der ganzen Angelegenheit die Vermittlung des Königs von Dänemark durch seine Stellung als Schirmherr Hamburgs, d. h. als Herzog von Holstein, begründet erscheint und die Bremer zu diesem in keinerlei Abhängigkeitsverhältniß standen, so ist zu vermuthen, daß sie sich aus diesem Grunde von den Segeberger Unterhandlungen fern hielten. Auf diese Verhandlungen[4]) näher einzugehen, verlohnt nicht der Mühe. Das Resultat bestand in dem Abschied oder Verlaß von Segeberg. Darin wurde es als durch Zeugenaussagen, besonders des Vogtes, feststehend angenommen, daß die Engländer durch ihr Benehmen in Island

[1]) Die Engländer, welche sich über die staatsrechtliche Stellung Hamburgs zu Dänemark nicht recht klar waren, zogen darüber Erkundigungen ein. Am 25. Jan. 1533 schrieb Lee an den Herzog von Norfolk: »His (d. h. des Königs von Dänemark) councillors say that Hamburg is subject to the king of Denmark, not as king but because it is situate in the duchy of Holsatia.« Diesen Brief setzt Gairdner V. No. 749 in 1532, Wurm, Die politischen Beziehungen Heinrich VIII. zu Marcus Meyer und Jürgen Wullenweber, pag. 44, Anm. 90 gar in 1536; der Brief gehört ohne Zweifel nach 1533.

[2]) Dieser wird auch in den Kämmereirechn. V. 510 erwähnt.

[3]) Kämmereirechn. V. 498. 500.

[4]) Abschrift des Protokolls im H. St. A.

Digitized by Google

die im Jahre 1532 gegen sie vorgekommenen Excesse verursacht hätten. Sowol den Engländern, wie auch den Hamburgern, dem Vogt und den — nicht anwesenden — Bremern wird von Herzog Christian »nomine regiae majestatis« befohlen, von allen derartigen Excessen in Zukunft abzulassen und in Island nur den Privilegien gemäß ruhig ihren Handelsgeschäften nachzugehen. Von Schadenersatz und dgl. ist in dem Abschied nicht die Rede.[1]) Lee nahm denselben aber an und versprach, daß zunächst in England gegen die Deutschen nicht zu Repressalien gegriffen werden solle. Dann kehrte er nach Hamburg zurück,[2]) ging am 24. Februar nach Bremen, bis Stade von zwei hamburgischen Ratsherren geleitet. Ueber sein Thun und Treiben in Bremen ist uns nichts bekannt geworden.[3]) Der Hamburgische Rat versäumte nicht, in einem Schreiben[4]) an Heinrich VIII. sich dessen ferneren Huld zu empfehlen und ihm den Ausgang der Verhandlungen in einer der Eigenliebe des Königs angenehmeren Beleuchtung zu schildern. Zugleich schickte der Rat eine »Defensio« über die isländischen Angelegenheiten ein.

Wir erfahren aus diesen Verhandlungen, deren Auseinandersetzung Manchem vielleicht zu ausführlich erscheinen wird, daß der isländische Strand, an dem Deutsche und Engländer handelnd und fischend sich tummelten, gelegentlich der Herd politischer Verwickelungen von nicht geringer Tragweite werden konnte; Handelseifersucht bildete das Motiv all' dieser Streitigkeiten. Im Allgemeinen warfen die englischen Islandsfahrer den Hamburgischen und Bremischen in dieser Zeit meist Vergewaltigung vor, ein Zeichen, daß die numerische Uebermacht auf Island damals auf Seiten der Hansen war; auch wird der Hamburgische Rat wol der Aufhetzung seiner Bürger gegen die Engländer beschuldigt; Letztere behaupten, Lutke Smidt hätte in Island erklärt »wo eyn

[1]) Den Abschied vgl. im Anhang No. II.

[2]) Ueber die glänzenden Abschiedsfeierlichkeiten in Hamburg vgl. meine Notiz in den Mitt. des Vereins f. hamb. Gesch. XI. 267.

[3]) Am 28. März war er wieder in England. Gairdner VI., No. 296.

[4]) Eine besondere Gesandtschaft ist mit der Ueberbringung dieses Schreibens nicht beauftragt worden; die Kämmereirechnungen führen keine diesbezügliche Ausgaben an, nur V. 500: „118 ß 8 ₰ 4 ₰. Martino Gobel pro 2 reisis ad regem Anglie et diversis familiaribus pro diversis reisis in causa Isslandica. In dem Schreiben des Rates werden die Ueberbringer kurzweg »actores« genannt.

Erbare Radt van Hamburg hadde eme unn alle den schipperen van Hamburg bevalen, dat se scholden eyn ider eyner haven bewaren, unn dath neen Englischen scholden kamen, dar sze weren, wente wo se dath deden (sede Lutke), so hadden sze macht en doth tho slagende unn ock alle eren guderen tho nemende«,[1]) dagegen beruhten die Klagen der hansischen Islandsfahrer einerseits auf den höchst mangelhaften Einrichtungen der isländischen Hafenpolizei, andererseits vereinigten sie ihre Beschwerden mit denen der Isländer über die englischen, Vorfang treibenden Fischer; denn nicht allein die Isländer und die königlichen Zolleinnahmen wurden durch diesen Vorfang geschädigt, sondern auch die Hansen, da sich dadurch die Masse der von den Isländern angebotenen Fische bedeutend verringern mußte und zugleich die Möglichkeit eines gewinnreichen Tauschhandels.

Ein charakteristisches Zeugniß für die Uebermacht der Hamburger in Island und den isländischen Gewässern, wie auch für den dauernden Kriegszustand unter den Islandsfahrern verschiedener Nationen bietet die Karte des Olaus Magnus von 1539; auf derselben ist im Südwesten der Insel ein hamburgisches und ein schottisches Schiff gemalt, ersteres beschießt letzteres mit Erfolg und wird den Sieg davontragen; zwei Männer vom schottischen Schiff sind schon über Bord gefallen, der Mast ist gebrochen; die Hamburger scheinen unversehrt. Ein Kommentar sagt dazu »naves mercatoriae sese ob portuum et lucri commoditatem bombardis mutuo destruentes« und zwei andere Erklärer fügen die Bemerkung hinzu „der Landrichter (praeses) kümmert sich nicht um die Seekämpfe.[2])

König Heinrich VIII. scheint sich über den geringen Erfolg, den sein Gesandter in Hamburg und Segeberg erzielte, bald getröstet zu haben. Im Sommer 1533 hören wir allerdings davon, daß der König Kriegsschiffe zum Schutz für die bei Island fischenden Engländer gegen die räuberischen Schotten und die Dänen und

[1]) In einem Schriftstück auf dem H. St. A. betitelt »Eyn korte Summa ghenamen uth den vornemesten breven des werdyghen legates van Englanth, myth buckstaven ghedeleth.«

[2]) Brenner, Die ächte Karte des Olaus Magnus, pag. 6.

Digitized by Google

Hamburger in Stand setzen ließ.[1]) Das würde aber auch nicht im Widerspruch stehen mit den freundlichen Versicherungen, die schon am 3. April der König den Hamburgischen in einem Briefe zukommen ließ;[2]) denn wenn Heinrich auch gegen den Rat keinen Groll hegte, so war er doch verpflichtet, seinen Unterthanen in Island für alle Eventualitäten einen Schutz an die Seite zu stellen.

Bald nahmen größere Dinge des Königs Aufmerksamkeit in Anspruch. Es ist die Zeit des den Norden Europas erschütternden Kampfes der sogenannten Grafenfehde.[3]) Im Frühjahr 1534 kamen Lübecker und Hamburgische Gesandte nach England; war auch der Hauptzweck bei diesen Unterhandlungen, über die Frage der Ehescheidung des Königs, die Kirchenreformation und eine eventuelle Unterstützung im Kriege ein Einverständniß zu erzielen, so lag doch speziell den Hamburgern, die nicht so weitgehende und gefährliche politische Pläne wie die damaligen Leiter der Lübeckischen Angelegenheiten hatten, weit mehr daran, mit dem König sich auch über gewisse handelspolitische Fragen zu einigen; so betreffs der Privilegien des deutschen Kaufmanns in London; aber auch die isländische Angelegenheit wurde berührt. Die Hamburgischen Gesandten überreichten dem Könige die — oben bereits erwähnten — im Februar 1533 verfaßten Artikel betr. Handel und Fischerei in Island.[4]) Die Gesandten drückten die Erwartung aus, daß mit der Veröffentlichung dieser Artikel ein dauernder Friede zwischen den Island besuchenden Engländern und Hamburgern geschaffen werde. — Was dann aus diesem Entwurf geworden ist,

---

[1]) Gairdner VI., No. 653, Chapuys an Karl V. (1533. Juni 16) »also for fear of those of Denmark and Hamburg, who last year treated to English ships badly.«

[2]) Zeitschrift d. V. f. hamb Gesch. III. 190. Dem Ueberbringer dieses Briefes gegenüber soll, wie noch zwei Jahre später die Hamburger Islandsfahrer erwähnten, Cromwell sich geäußert haben »dath Ko. Mt. tho dusser Stadt eyn szunderlich gnediges tho genegett und frunthlich gemoete droege und henfurder sullichs beholdenn, ock de ungnade und unmoth, szo sine Ko. W. dusszer sulvigen sake halvenn jegen dussze stadt gefatett hedde, gnedichliken fallen laten und vergeten wolde.« Schreiben der Hamb. Islandsfahrer an den Rat, 1535. Febr. 27. Orig. H. St. A.

[3]) Vgl. zum Folgenden: Zeitschrift a. a. O. 188ff.

[4]) Ebenda pag. 204; es steht allerdings nicht absolut fest, ist aber höchst wahrscheinlich, daß dies dieselben Artikel sind, wie die am 7. Febr. 1533 in Hamburg vereinbarten. — Die latein. Fassung derselben vgl. im Anhang No. III.

Digitized by Google

ist uns nicht bekannt; wahrscheinlich ist er ad acta gelegt. Ob derselbe, auch wenn er wirklich von England und Hamburg zum Beschlusse erhoben worden wäre, jemals practische Bedeutung erlangt hätte, ist mindestens zweifelhaft.

In den Wirren der sogenannten Grafenfehde hören wir sonst nicht viel von Island. Merkwürdigerweise wird in dieser Zeit diese Insel, um die sich ein so großer Sagenkreis gebildet, mit dem abenteuerlichsten Helden jener Tage, mit Marx Meyer in Verbindung gebracht. Graf Christoph von Oldenburg hatte, laut eines unzweifelhaft echten Schreibens an den Hamburgischen Rat vom 29. Januar 1533,[1]) Meyer mit Island belehnt und fordert nun in genanntem Briefe den Rat auf, Marcus beziehungsweise dessen Bruder und Bevollmächtigten Gerdt in seinem Besitze zu schützen. So interessant diese Nachricht auch ist, so ist doch diese Belehnung ohne jegliche Folge geblieben. Christophs Beziehungen zu Norwegen sind stets sehr lockere gewesen, um so mehr zu den norwegischen Schatzlanden.[2]) Marx Meyer's Tage neigten sich schon damals; von einer Anwesenheit auf Island kann bei ihm keine Rede sein.

Recht schüchtern und vorsichtig ließ sich in dieser Zeit die Hanse über die Islandsfahrt vernehmen; die Ratssendeboten vertagten die Entscheidung dieser heiklen Frage, in welcher, wie in so mancher anderen, die Keime der Auflösung des Bundes lagen, auf andere Zeiten; es ward beschlossen »mit der segelation in Iszlande, Hytlande unde Fero« solle es bis zur nächsten Versammlung gehalten werden »als vor teyn offt twelff Jar her geschen«.[3])

In die 30er Jahre des 16. Jahrhunderts können wir, wenn ich nicht irre, den Höhepunkt der hansischen Islandfahrt legen; es mag in der späteren Zeit, in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts, der Hansisch-isländische Verkehr der Zahl der Schiffe und der Masse der Waaren nach größer gewesen sein — eine eigentliche statistische Grundlage fehlt uns —; aber ungestörter ist die hansische Islandfahrt wol kaum je gewesen, als nach der Beendi-

[1]) Siehe den Brief im Anhang No. IV.
[2]) Mit den Faroern stand Christoph in Verbindung, vgl. Nye danske Mag. V. 220.
[3]) Willebrand III. 92.

Digitized by Google

gung des großen nordischen Krieges, um 1536 herum. Damals, 1535, ist in den Artikeln, die den Frieden zwischen den streitenden nordischen Mächten vermitteln sollten, die Rede von »Islandia admodum frequentata ab Anglicis et Germanis mercatoribus.«[1]) Und gegen das Verbot des Winterlagers scheint in dieser Zeit viel gesündigt worden zu sein; als ganz selbstverständlich werden in dem im Jahre 1532 zwischen Lutke Smidt aus Hamburg und dem Engländer Robert Legghe abgeschlossenen Vertrage die »lantliggers, de den wynter over dar gelegen hadden« erwähnt[2]); und der oft berührte Reglementsentwurf, weit entfernt ein Verbot des Winterlagers auszusprechen, tadelt den Vorkauf, der »per eos qui ibidem hyemaverint« geschehe. Grade diese Uebertretungen des Winterlager-Verbots sind das beste Zeichen für die Blüte des isländischen Handels. — In jene Zeit endlich fällt die Gründung der deutschen Kirche in Haneforde (vgl. unten.) — Erst später, zwar auch noch unter Christian III., werden dem freien isländischen Verkehr mancherlei Beschränkungen auferlegt, die Ausfuhr einzelner isländischer Waaren verboten oder monopolisirt, die dänischen Islandsfahrer auf Kosten der Deutschen vom König begünstigt.

Bald nach Beendigung des Krieges, als Lübeck wieder mit Ruhe sich der Pflege seines Handels hingeben konnte, fing auch diese Stadt wieder an, Islandsfahrer auszusenden. Dem Hamburger Chronisten schien im Jahre 1538 so lange Zeit verflossen zu sein, seit die Lübecker zuletzt nach Island fuhren, daß er sich zu der Notiz veranlaßt sah: »dat vorhen newerle gehort was, dat de Lubeschen in Islant segelden«. Diese Expedition war auch nicht von Erfolg gekrönt »van den tween quam man een scip in Island und van dar hir wedder up de Elve«.[3]) Die Hamburger begnügten sich aber nicht mit dem Erstaunen über das Unterfangen der Lübecker, nach Island zu fahren, sondern — trotz der Nachbarschaft und hansischen Bundesgenossenschaft — legten sie ihren lübischen

[1]) Aarsberetninger III. 253.

[2]) Vgl. oben pag. 22, Seite 2. — Bemerkenswerth und charakteristisch für die Bedeutung der Islandfahrt für Hamburg ist auch die gute Kenntniß der Hamburgischen Chroniken von den inneren Angelegenheiten Islands, vgl. Lappenberg, Hamb. Chron. pag. 185—86.

[3]) Ebenda pag. 149.

Digitized by Google

Concurrenten allerlei Hindernisse in den Weg,[1]) sodaß der lübische Rat sich bei dem Hamburgischen darüber beklagte »dewile den de Segelation in Iszlant so wol den unsern, alse anderen frig ist«.[2]) Hier zum ersten Male begegnen wir einer feindseligen Concurrenz unter sonst eng befreundeten Hansestädten innerhalb des isländischen Verkehrs. —

In den 40er Jahren macht sich schon eine Strömung gegen mehrere von den Fremden in Island allmählich eingebürgerte Bräuche geltend: gegen das Winterlager[3]) und das Halten eigener Fischerböte wird energisch Front gemacht, und der König pflegte in solchen Fragen seinen Beamten zu unterstützen.

Einen kräftigen Vorstoß aber gegen die handelspolitische Stellung der Hansen in Island unternahm Christian III., als er am 4. Januar 1547 die Insel auf 10 Jahre an Bürgermeister und Rat von Kopenhagen gegen eine jährliche Abgabe verpachtete.[4]) Doch entsprach das Resultat dieses Schrittes bei Weitem nicht den Erwartungen, welcher der König und die Kopenhagener an denselben geknüpft zu haben scheinen. Christian wollte Kopenhagen selbstständiger machen und es befähigen, den Weltstreit mit den Hansen aufzunehmen; schon seine Vorgänger hatten derartige Pläne gehabt. Die Verpachtung von 1547 hat jedoch sehr geringen Einfluß auf die Stellung der Hansen in Island gehabt, die Kopenhagener vermochten sich nicht einmal recht Autorität im Lande zu verschaffen. Der von ihnen und dem König eingesetzte Vogt Lauritz Mule kam

[1]) U. A. warfen die Lübecker den Hamburgern vor: der lüb. Schiffer Herm. Burborn kommt mit einem königlichen Paßbrief nach Island; dort schickt er einen Boten mit dem Paß an den Vogt; unterwegs lauern ihm eine Anzahl Hamburger auf, um ihn todt zu schlagen, nachdem sie zuvor darum gewürfelt, wem die Ehre der Ausführung dieser That zu Teil werden solle; der Bote war aber gewarnt und schlüpfte heil hindurch. (Bittschrift Lübecker Schiffer an ihren Rat, undatirt. H. St. A. Abschrift.)

[2]) Brief des Lüb. Rates an den Hamb. Rat. 5. Febr. 1539. (H. St. A. Orig.)

[3]) Dieses wurde in jener Zeit verboten: 1542 (Ketilion Kong. Forordninger og aabne Breve. I. 249) 1548 (Nye danske Mag. II.146); dann im Althing von 1545 (Lovsamling I. 63, Deutsche Abschrift im H. St. A.), wo bestimmt wird, daß die kleinen Jungen sowol der Erlernung der Sprache wegen als um große Schulden zu mahnen, den Winter in Island zubringen dürften, auch dürften diejenigen, welche bei ihrer Ankunft in Island schon alle Fische verkauft fänden, mit Erlaubniß des Vogtes im Lande bleiben; doch wird ebenda dem Vogt untersagt für die Erlaubniß des Winterlagers Geschenke von Deutschen oder Engländern entgegen zu nehmen. Endlich gestattete dieser Althing den Bartscheerern (vgl. über dieselben unten), wenn sie den Einwohnern sich nützlich erweisen und nebenbei keinen Handel treiben würden, mit Erlaubniß des Vogtes im Winter in Island zu bleiben.

[4]) Danske Kancelliregistranter 1535—50, udg. ved Erslev og Mollerup, pag. 326; Ketilson I. 255.

Digitized by Google

bald mit den Hamburgern und Lübeckern, als er sich energisch gegen den Brauch derselben, Winterlager im Lande abzuhalten, wandte, in Konflict. Mule ließ fünf lübische »Kauffgesellen, die sich vast ungeburlich inn vielenn, auch winterlager dar zu haltenn undt willich undernhommte« festnehmen; doch entzogen diese Uebelthäter sich der Bestrafung durch die Flucht, obwol sie «mit handtschrieffternn unnd burgen vorplicht unnd zugesagt,« sich dem königlichen Gericht zu stellen.[1]) In Folge dessen hielt der König den Hamburgern vor »Uns ist auch mith bestendigem schein von den unsern vorbrocht worden, das verruckter zeit kein frombder Iszlant besiegeln mussen, ehr sey dan aus unsern Reichen an bestimpten Orten abgelauffen. Es hat auch unser freye Schatzlande, als Iszlanth und andere, niemanth zu besiegeln oder doselbst handtirunge zu brauchen, es werde ihm dan von uns vorstatt und zugelassen, und seint dieselben uns und den underthan, als derhalven privilegiert, [also den Kopenhagenern], vorbehalten, und ist unser neigung nicht, den Kauffman abdrengen zu lassen.«[2]) Es ist bezeichnend und deutet auf die Reaction, welche sich gegen die Stellung der Hansen im isländischen Verkehr erhob, hin, daß in diesem Briefe des Königs zurückgegriffen wird auf den früher geübten, längst nicht mehr beobachteten Gebrauch, nur von Bergen aus die Islandsfahrt zu betreiben; die Notwendigkeit der jedesmaligen Einholung einer Licenz für diese Fahrt, auch eine damals arg vernachlässigte Praxis, die wol regelmäßig erst unter Friedrich II. wieder auflebte, wird der drohenden Vergessenheit entrissen. Jetzt stöberten die Dänen in ihren alten Urkunden, um auch in Island den Hansen das Terrain zu entreißen.

Unter diesen Umständen hielt der hamburgische Rat es doch für angemessen, wenn er den Sturm durch eine Gesandtschaft beschwichtigte. Da die Lübecker bei dieser letzten Affaire mitbeteiligt waren, so machte sich mit den Hamburgischen Ratsherren Gerd Niebur und Luder Schulte der lübische Syndicus Dr. Johannes Strube auf die Reise;[3]) als Sachverständiger schloß sich den Ge-

[1]) Brief Christian III. an den Hamb. Rat vom 24. Dez. 1549. H. St. A. Orig.

[2]) Brief desselben an denselben vom 29. Dez. 1549. H. St. A. Orig.

[3]) Bericht dieser 3 Gesandten an den König von Dänemark, o. D., aus 1550. H. St. A. Abschrift.

Digitized by Google

nannten der Ältermann der Hamburgischen Islandfahrerbrüderschaft Arnt vam Hagen an.[1]) Ueber die Verhandlungen dieser Gesandtschaft und ihren Erfolg ist nichts zu berichten.

Um diese Zeit scheinen die Hamburger ihre Anwesenheit in Island zu politischen Umtrieben benutzt zu haben, sicherlich nur aus handelspolitischem Interesse. In dem Schreiben des Königs vom 15. Sept. 1550 an den Rat[2]) wirft Jener dem Letzteren vor, daß er »auch etzlichder underthan uff bemeltem unserz lande zu unchristlichem aufrur und abfal godtlicher warheit und eehre gestercket«. Der Kampf zwischen der zurückweichenden katholischen und der siegreich vordringenden lutherischen Richtung war damals in Island noch nicht vollständig ausgetragen, und die lutherischen Hamburger Kaufleute scheinen in diesem Kampfe Partei für den Katholicismus, also gegen die Regierung, ergriffen zu haben. Unter den Anklagen gegen den Bischof Jonas Araeson von Holum, die dann zu seiner Hinrichtung führten, findet sich auch diejenige, daß er den Hamburger Kaufleuten versprochen habe, für sie eintreten und sorgen zu wollen. Ob der Verdacht, daß dieser Bischof beabsichtigte, die Insel dem Kaiser, mit dem er in Verbindung gestanden haben soll, in die Hände zu spielen, begründet ist, ist nicht ganz aufgeklärt; jedenfalls hat Christian III. die Hamburger im Verdacht gehabt, bei diesen verräterischen Machinationen beteiligt zu sein; noch im Frühjahre 1551 drückte er seinen Argwohn darüber aus.[3])

Zur selben Zeit wurde eine neue Gesandtschaft von Hamburg an den König geschickt; es waren die Bürgermeister Peter von Spreckelsen und Detmar Kohl, der Ratsherr Vincent Moller und Dr. Johannes Strube. Die Verhandlungen, bei denen es sich meist um Streitfälle in Island handelte, deren nähere Auseinandersetzung wir uns ersparen können, fanden im März 1551 in Flensburg statt.[4]) Namentlich die Beraubung von Kopenhagener Islandfahrern durch Hamburger im Sommer 1550 und die damit

[1]) Islandsfahrerbuch (über dieses vergl. unten pag. 467), »Item so dede ick Arnt vam Haghen 50 ₰, do he muste der Isslanssken reise halven na dem koningh reisen« (1550).

[2]) Orig., H. St. A.

[3]) Finni Joh. Hist. eccl. II. 287. Anm. a., 674. 718.

[4]) „Relation" über diese Gesandtschaft H. St. A. Concept. März 1551. Die Gesandten reisten am 16. März ab, kamen am 19. in Flensburg an.

Digitized by Google

in Verbindung stehende Frage der Berechtigung des Winterlagers stand auf der Tagesordnung. In diesen Flensburger Unterhandlungen tritt nun besonders die Erbitterung der in ihren Rechten sich gekränkt fühlenden Hamburger den Kopenhagenern gegenüber zu Tage; als Parvenüs mußten Jenen, deren Segelation nach Island, wie sie sagten, über zweihundert Jahre alt sei, die aus eigenen Kräften und eigener Initiative die Fahrt unternahmen, die von ihrem Herrscher protegirten und vorgeschobenen Kopenhagener erscheinen. Die rechtliche Deduction der Hamburger bestand darin: sie hätten dasselbe Recht, im Winterlager in Island zu bleiben, wie die Kopenhagener, da Island zur Krone Norwegen gehöre und somit die staatsrechtliche Stellung der Hamburger und der Kopenhagener dieser Insel gegenüber ganz die gleiche wäre.[1]) Als der Rat des Königs, der Kanzler Andreas von Barby, erklärte, die Kopenhagener seien nach alten Privilegien zum Winterlager in Island befugt, der König könne «den Copenhagenschen ire wol befugte narung nitt absneiden«; das sei um so weniger statthaft, als diese die Islandsfahrt erst seit kurzer Zeit betrieben und dafür nur 2 Schiffe hätten, die Hamburger aber deren wol 18 —, da erlaubten sich diese die ergebene Frage, wie es denn anginge, daß die Kopenhagener, deren Islandfahrt eingestandenermaßen erst so jungen Ursprungs sei, zu so alten Privilegien betreffs des Winterlagers kamen. Die königlichen Räte, auf diesen offenbaren Widerspruch in ihrer Beweisführung hingewiesen, wußten darauf nichts zu antworten. Das Resultat der Flensburger Verhandlung war die Festsetzung einer Entschädigung, welche die Hamburger den Beraubten zahlen mußten.[2]) Die Aufrechterhaltung des Verbots des Winterlagers scheint, nachdem der König es noch 1550 wiederholt hatte,[3]) nun kaum mehr ernstlich in Frage gestellt worden zu sein.

[1]) Doch war die staatsrechtliche Stellung Norwegens von Dänemark schon seit 1536 aufgehoben und seitdem Norwegen eine dänische Provinz. — Bei dieser Gelegenheit erwähne ich einige Angaben der Hamburger über das Alter ihrer Islandsfahrt; im Jahre 1551 behaupteten sie, ihre Fahrt dauere schon über 200 Jahre; im Jahre 1585: seit undenklichen Zeiten; im Jahre 1601: vor 200 und mehr Jahren habe ein König ihnen die Fahrt erlaubt; auch meinten sie im Jahre 1550 vom „Schatzland" nichts zu wissen, Island sei »frig landt baven mynschen gedenckent« von Fremden besegelt. — Die Bremer behaupteten im Jahre 1580 und kamen damit der Wahrheit wohl nahe, ihre Islandsfahrt sei 80 Jahre alt.

[2]) Ketilson I. 270.

[3]) In dem Briefe oben pag. 35, Anm. 2.

Die Herrschaft der Kopenhagener in Island endete, wie gesagt, mit einem Mißerfolge; schon 1552 sandte der König wieder einen eigenen Vogt dort hin.[1]) Denn nicht nur die Fremden, auch die Isländer waren nichts weniger als einverstanden mit ihren neuen Herren.[2]) Die freie Concurrenz der Hansen, die ja zunächst auch noch bestand, mußte den Isländern angenehmer sein als die Handelsherrschaft einer Clique, hinter welcher das Monopol drohte.

Die Veränderung in der Lage der Hamburger Islandfahrt, wie sie durch das Auftreten der Kopenhagener als Nebenbuhler und namentlich durch die schärfere Aufmerksamkeit, die von der dänisch-norwegischen Regierung und ihren Beamten auf der Insel der Beobachtung der den isländischen Handelsverkehr regelnden Gesetze erwiesen wurde, herbeigeführt ward, macht sich auch in der hamburgischen Gesetzgebung bemerkbar.

War im Rat- und Bürgerschluß von 1483 die isländische Reise von Hamburg aus verboten, so war in dem großen Receß von 1529 der Islandfahrt ausdrücklich überhaupt nicht Erwähnung gethan; auch auf die Islandfahrer gilt allerdings der recht allgemein gehaltene Art. 51 dieses Recesses.[3]) Im Jahre 1548 aber wurde der Hamburgischen Islandfahrt, auf die gerade damals von den Dänen so heftige Angriffe gemacht wurden, durch einen eigenen ihr gewidmeten Artikel des Recesses dieses Jahres von Rat und Bürgerschaft Unterstützung geleistet.[4]) Der Art. 40 des Recesses lautet: „E. E. Rath läßt sich's auch gefallen, daß hin-

[1]) Finni Joh. Hist. eccl. II. 290, giebt als Grund dafür an, »nec Havniensium tanta in Islandia esset authoritas, quantum tempora exigebant.«

[2]) a. a. O. II. 338.

[3]) „E. E. Rat will eine fleißige Aufsicht haben, daß die Englandsfahrer, Bergenfahrer und alle andere ieefahrende Leute so mögen gefördert werden, damit aus den Reisen die Wohlfahrt dieser guten Stadt zum Besten der gemeinen Bürger und Einwohner hervorgehen möge." Bartels, Supplementband pag. 71.

[4]) Wenn Kirchenpauer, Alte Börse, pag. 17, meint, daß die Islandsfahrt „sich nicht grade der liberalsten Behandlung von Seiten unserer Legislation zu erfreuen hatte," so kann ich mich dieser Ansicht nicht anschließen. Grade im Interesse der hamburgischen direkten Islandsfahrt geboten die Recesse ja, daß nur von Hamburg aus die Hamburger nach Island fahren sollten; von unseren modernen Handelsgrundsätzen aus ist es leicht, dies zu verurteilen; die damalige Handelspolitik aber war eine rein städtische, lokale, und von ihrem Standpunkte aus sind die Bestimmungen der Recesse über die Islandsfahrt vollkommen verständlich und berechtigt. Das große Interesse des Hamburger Rates an der Erhaltung der Islandsfahrt geht doch schon aus den zahlreichen Gesandtschaften, die er deswegen an den König von Dänemark abordnete, hervor.

Digitized by Google

führo unsre Schiffe aus Island wieder in die Elbe, und nirgends anders einlaufen, auch allhier löschen und verkaufen; im Fall sie aber allhier in der Stadt ihre Fische nicht verkaufen könnten, sollen sie selbst oder diejenigen, die sie von ihnen kaufen, die Befugniss haben, sie wieder auszuschiffen, und soll hierüber ein Artikel in die Buhrsprache gebracht werden«. Ferner heißt es in dem Art. 41: »Und da E. E. Rath vor zwei Jahren in der Buhrsprache hat ablesen lassen, „dass wer in dieser Stadt ansässig ist, und dennoch nach Lübeck, Wismar, Copenhagen oder in andre Städte zöge und von dort nach Island segelte und Kauf und Verkauf triebe, dem soll hernach kein Platz gegönnt, sondern Weib und Kind ihm nachgejagt werden,« so will E. E. Rath auf diesen Artikel mit Fleiss halten und ihn streng zur Ausführung bringen.«[1]) So bricht auch offiziell und formell der Rat mit den hansischen Beschlüssen und seiner eigenen, dem wendischen Städtetag zu Lübeck 1484 gegebenen Versicherung, aus der Elbe kein Schiff nach Island segeln zu lassen; thatsächlich waren diese Bestimmungen ja längst nicht mehr beobachtet worden. Der Fortschritt, der in dem die Islandfahrt betreffenden Artikel der Bursprache von 1546, die in jenem Receß erwähnt wird, liegt, ist der, daß nun verboten wird, von anderen Städten aus nach Island zu fahren; und es sind deutsche, Hansestädte, die hier genannt werden; an die Stelle der genossenschaftlichen Hansepolitik, von der als unzeitgemäß Hamburg sich schon lange frei gemacht hatte, tritt die lokale Handelspolitik der Stadt. Wichtig ist ferner die Bestimmung, nach welcher die See-Ausfuhr der isländischen Fische aus Hamburg gestattet wurde; es ward dadurch die Stellung der Stadt als eines Mittelpunktes und Stapelplatzes für die isländischen Waaren gesetzlich sanctionirt.

Hamburg erhielt bald Gelegenheit, die Rücksichtslosigkeit, die in der Bestimmung jener Bursprache lag, practisch zu bethätigen. Als die Lübecker im Jahre 1547 an die bei ihnen anwesenden Hamburgischen Ratssendeboten die Bitte richteten,

[1]) Bartels a. a. O., pag. 135–136.

Digitized by Google

in Hamburg einen Dispens von der erwähnten Anordnung für eine aus Hamburgern bestehende Schiffs-Besatzung zu einer lübischen Islandfahrt zu erwirken, erhielten die Lübecker zu nächst gar keine Antwort; dann wandten sie sich beschwerdeführend an den Hamburgischen Rat;[1]) ob die Erlaubniß gegeben, können wir nicht sagen. Zehn Jahre später ward im gleichen Falle die Erlaubniß nicht gegeben, und die lübischen Islandfahrer klagten damals, 1557, jämmerlich über die Chicanen der Hamburger.[2])

Christian III. hatte langsam und sicher die Losreißung Islands von dem commerziellen Einfluß der Hansen vorbereitet; sein Nachfolger Friedrich II. machte sogleich einen weiteren großen Schritt zur Verwirklichung dieses Planes. Der bekannte Receß von Odensee (25. Juli 1560) gewährt im Allgemeinen den dänischen Unterthanen eine größere Freiheit des Verkehrs, hat auf Island speziell aber keinen Bezug; die allgemeinen Friedensschlüsse und Verträge der dänisch-norwegischen Herrscher mit den Hansen enthalten überhaupt nie Bestimmungen über die Islandfahrt; über diese wurde, dem staatsrechtlich abgesonderten Charakter der Insel gemäß, durch Privatverordnungen und offene Briefe des Königs Verfügung getroffen.

Der Angriff, den Friedrich zunächst gegen die hansische Stellung auf dieser Insel richtete, hat einen durchaus fiscalischen Charakter; vergessen wir nicht, daß sie ein königliches Schatzland, daß Island „zu des Königs Kammer gelegt" war; es ist in erster Linie die Sorge für seine Schatulle, die dem dänischen Herrscher seine isländische Handelspolitik dictiert.

An den ungeheuren Reichthum Islands an Schwefel knüpfte der König sein Project; er beschloß, dem Handel der Deutschen mit dieser Waare ein Ende zu machen. Im Jahre 1560 wird die Kunde von dieser Absicht des Königs nach Hamburg gedrungen sein. Sofort ordnete der Rat in richtiger Erkenntniß der Gefahr, die dem isländischen Handel drohte, eine Gesandtschaft, bestehend

[1]) Brief des Lüb. Rats an den Rat von Hamburg. 1547. April 8. H. St. A. Orig.

[2]) Brief desselben an denselben. 1557. März 20. H. St. A. Orig.: Der Hamburger Rat habe »gemeltenn unnsernn Bossluden by vorlust der stadt waninge unnd penen hundert daler inhibiret und vorbott gedaenn, sick unnsers schepes und segelationn tho begevenn unnd enthaltenn.« Und die Lübecker bedurften der Hamburger Bootsleute doch so dringend, »wyle desulvenn der »egelationn up Island kundiger dann andere.«

Digitized by Google

aus dem Ratsherrn Nicolaus Vogler und dem Secretarius Johann Niebur an den König ab.[1]) Erfolg hat diese Legation, die das Unheil abwenden sollte, nicht gehabt. Eine neue Gesandtschaft ging im März 1561 ab; es waren die Bürgermeister Albert Hackemann und Laurentz Niebur, der Syndikus Dr. Wilhelm Moller und der Ratsherr Licentiat Nicolaus Vogler; sie erhielten speziell in der isländischen Sache eine umfangreiche Instruction des Rates.[2]) Den Abgeordneten wurde anempfohlen, vor Allem auf eine Verhandlung mit dem König in Person hinzuarbeiten; da sollten sie dem Herrscher recht ernstlich zu Gemüte führen, »dass der liebe guttige Gott unter den Menschen uff erden es dermassen zu erhaltunge unter einander menschlicher gemeinschaft und communication verordnet, das kein landt, wie hoch es ummer begabet, also geschaffen, das nit Ein- und Ausshartt bedurftich; das ein landt hat diese, das ander andere gaben«. Nach diesem Hinweis auf die göttliche Weltordnung, — der sich in einer recht prosaischen Verhandlung über Schwefel sonderlich genug ausnimmt, — sollten die Gesandten weiter alle diese Wohlthaten, welche die Hamburger den dänischen Herrschern »mit darstreckungh stattlicher barschaft an gelde nit alleine, sondern auch mit spildunge und vorgiessungh ires gebluetes, leibs und lebens« erwiesen hatten, bescheiden in Erinnerung bringen. Den Verkehr mit Island-Norden, woher man namentlich Schwefel holte, sollten die Gesandten auf jährlich 2—3 Schiffe angeben und eventuell versuchen, für diese Anzahl die Concession der Fahrt zu erhalten; wenn nötig, auch dafür eine besondere Abgabe zugestehen. Gelänge auch dies nicht, so »sollen unsere Gesandten understehen diese sache in suspenso zu halten auss ursachen, das unsere Burgere ire schulden dar haben aussständich und das die dem alten gebrauch nach uff Schwevel sich vortragen hetten etc.« Endlich war den Abgeordneten die Vollmacht erteilt »wurden sie auch durch verehrunge die sache underbouwen und vormercken, das solches volichte frucht schaffen kondte, das sollen unsere Gesandten macht haben.« Wir sehen,

[1]) Kämmereirechnungen (ungedruckt); die für diese Gesandtschaft verrechneten Kosten betragen 263 tal. 16 ß »in causa Islandica propter navigationen civibus nostris prohibitam, qui sulphur ex Islandia avehere consueverunt.«

[2]) Vom 6. März 1561. Orig. H. St. A.

mit welcher Sorgfalt der Rat die isländische Angelegenheit behandelte; er legte derselben eine Bedeutung bei, die uns außer Verhältniß zu dem geringen Verkehr — 2—3 Schiffe — zu stehen scheint. Es war die Zeit, in welcher Hamburg anfing, die Vorteile seiner Lage der See und dem Continent gegenüber auszunutzen; und manche Schwesterstadt an der Ostsee, die noch vor 60—100 Jahren auf Hamburg herabgesehen, sah mit Bekümmerniß ein Stück ihres Handels nach dem andern in fremde Hände übergehen. Und dennoch verhandelte der Hamburger Rat wegen eines verhältnißmäßig so geringfügigen Verkehrs, als ob es sich um Bestehen oder Nichtbestehen des Hamburgischen Commercium überhaupt handele. Aber wir befinden uns hier in der Periode der reißenden Abnahme des Ansehens der Hanse; grade die vorgeschobenen Posten mußten hartnäckig behauptet werden; und Island, eine der späteren Errungenschaften, ward am längsten erhalten; aber nicht durch die Hanse, sondern zum großen Teil durch die erstaunliche Beharrlichkeit der Hamburger; und wenn diese so energisch für den isländischen Handel eintraten, so lag ihnen sicher die Vertheidigung der Hanse als solcher und ihrer Institutionen und Grundsätze dabei sehr fern; die Hanse hatte sich ja stets dem freien isländischen Handel feindselig gezeigt; die Hamburger kämpften für das Hamburgische Island, ihren eigenen dortigen commerziellen Besitz, und dieser wurde bedroht durch das allgemeine Vordringen der nordischen Gewalten gegen die Hanse und was mit ihr im Zusammenhang stand.

Die Bemühungen der Hamburger waren einer größeren Sache würdig; die Gesandtschaft von 1561 war vergeblich. Es kamen mehrere Ereignisse hinzu, welche den König in der Ausführung seines Projectes und seinen Mismuth gegen die Hamburger nur bestärken konnten; der Anspruch derselben auf die unbedingte Stapelgerechtigkeit ihrer Stadt gab grade in jenen Tagen zu neuen Konflicten Anlaß.[1]) Nun schloß Friedrich am 28. Juni mit Stephan Loitz und Verwandten einen Vertrag, welcher diesen allein die Ausfuhr von Schwefel aus Island vorbehielt; am 29. September 1563 ward dieser Vertrag erweitert.[2]) Stephan Loitz

[1]) Gallois, Hamb. Chronik pag. 922.
[2]) Ketilson II. 26—28.

Digitized by Google

und seine Freunde waren Stettiner; es ist bemerkenswerth, daß der König sich doch nicht von den Deutschen freimachen konnte; es beweist zugleich, daß es ihm weniger um eine Beschränkung des Handels und Einflusses der Deutschen als um eine Verbesserung seiner Einkünfte aus Islands Hülfsquellen zu thun war.[1]) — Als trotz des königlichen Verbotes einige Hamburger Schiffer Schwefel aus Island holten, ließ der König Hamburgische Schiffe im Sund und anderswo festnehmen. In einem am 4. Mai 1562 zwischen dem König und der Stadt geschlossenen Vertrage, den diese mit 10,000 Thaler erkaufen mußte, verzichteten die Hamburger endgültig auf die »verbotene Kaufshandtierung und Ausführ des Schwefels in unsern Lande Iszland.«[2])

Doch begnügte sich der König mit dem Schwefel nicht; er hatte augenscheinlich Geschmack gefunden an dieser Art von Handelspolitik, die zugleich die Hamburger schädigte und seine Kasse füllte; das Gefühl der Uebermacht über den schwachen Gegner trieb zu weiteren Schritten. Am 23. März 1562 ward auch der Verkauf von Thran an fremde Kaufleute in Island verboten; er selbst, erklärte der König, sei Sinnes, allen Thran, der auf Island zu bekommen sei, kaufen zu lassen;[3]) ferner wurde im März 1563 untersagt, Pferde, Fuchs- und Bärenfelle, Walroßzähne an Fremde in Island zu verkaufen, bevor die genannten Waaren den königlichen Lehnsmannen angeboten seien.[4])

Recht klar tritt der finanzpolitische Charakter des Vorgehens des Königs gegen die Hamburgische Islandfahrt hervor aus den Verhandlungen, welche sich an seine im Jahre 1563 an die Hamburger gestellte Forderung von 30,000 Thalern, die er seiner Schwester als Mitgift geben wollte, knüpfen. Als Friedrich für

[1]) Nach Resens Chronik Friedrichs II. behielt dieser sich deshalb den Schwefelhandel vor, weil unter Christians III. Regierung der Vorrat an Pulver fast aufgebraucht sei. (?) Stange-Schlegel, Gesch. Christians IV. I. pag. 379. Anm. Die Darstellung ebenda I. 375 ff, wonach Christian IV. „aus alten Briefschaften und in sonderheit aus einer Verpachtung an die Lübecker von 1567" die „Entdeckung" gemacht habe, „daß Island einen Ueberfluß an Schwefel hervorbrächte," entspricht in keiner Weise den wirklichen Vorgängen. — Dunze, Gesch. der freien Stadt Bremen III. 126, meint, Christian III. habe die Ausfuhr des Schwefels aus Island den Fremden verboten.

[2]) Manuscript der Commerzbibliothek in „Streitigkeiten mit Dänemark" vol. I., vgl. Stelzner, Versuch einer zuverlässigen Nachricht ꝛc. II. 319.

[3]) Ketilson II. 10.

[4]) Ebenda 18–20. Lovsamling I. 78.

die Erfüllung dieses Verlangens kein rechtes Verständniß bei den Hamburgern fand, griff er zu dem gegenüber einer Handelsstadt so oft beliebten Zwangsmittel einer gegen den Handel gerichteten Drohung: er drohte mit dem gänzlichen Verbot der Hamburgischen Islandfahrt; und als hierauf im Januar 1565 der Syndikus Dr. Wilhelm Moller und der Ratsherr Hinrich vam Kroge an den Königlichen Hof gesandt wurden, machten die Räte Sr. Majestät den Ratssendeboten der reichen Stadt den Vorschlag, diese solle dem König 100,000 Thaler gegen Verzinsung vorschießen; dann wolle der König den Hamburgern zehn isländische Häfen öffnen. Aber die Hamburger Islandfahrer daheim, denen der Rat diesen Vorschlag vorlegte — denn die qu. Summe hätte wol eventuell von ihnen zum Teil oder ganz aufgebracht werden müssen, — wollten nicht darauf eingehen; sie meinten, soviel bringe die Fahrt nicht ein.[1]) Zu einem Verbot der Islandfahrt kam es nun allerdings noch nicht.

Während der letzten 30—40 Jahre des Jahrhunderts haben wir das merkwürdige Schauspiel eines wahren Wettrennens um die Erlangung von Privilegien für die Besegelung eines jeden einzelnen isländischen Hafens. Besonders zwischen den Hamburgern und Bremern entsteht ein edler Wettstreit. Bald behaupten die Bremer, daß *ihnen* der Besuch eines bestimmten Hafens privilegirt sei und die Hamburger dort widerrechtlich verkehrten, bald umgekehrt. Im Allgemeinen waren jedoch die Hamburger im Vorteil. Die Klagen der Bremer über die Rücksichtslosigkeit der sie aus allen Häfen verdrängenden Hamburger klingen recht jämmerlich. Im Jahre 1564 wandten sie sich an den isländischen Vogt; dieser möge den Bremern in Island beistehen »damit sie durch der Hamborger hinderlistiges suchen und fürnehmen zu Ihrem verterblich nachteiligenn schadenn vilgedachter have nit entsetzt und also gentzlich narunglosz gemacht werden muchten.«[2]) Die Hamburger verdrängten die Bremer »unfreundtlicher, unnachbarlicher weise« aus Island, heißt es in einer

[1]) Instruction des Rates für seine Abgesandten, vom 9. Jan. 1565. Orig. H. St. A. vgl. Stelzner II. 335. Gallois, Geschichte der Stadt Hamburg, I. 384 schreibt Stelzner falsch ab: „dann wolle er ihre Schiffe in zehn Häfen und in Island zulassen."

[2]) Brief des Bremer Rats an den kgl. Obersten in Island „Paiwel Stick" vom 26. Febr. 1564. Br. St. A.

Digitized by Google

Instruction für den bremischen nach Dänemark abgeordneten Gesandten;[1]) am 7. April 1579 stellte der Bremer Rat in einem Schreiben dem Hamburger Rat vor, wie es doch recht unbillig sei, »dass bevor ab unter den hensischen verwandten der eine den anderen dergestalt, wie sich die unsere beklagen, Ihnen von den Euweren widderfaren sey, an seiner nharung, handell und wandell beeindrechtigen und sowoll hinderlich, alse auch schedtlich sei;«[2]) selbst dem Erzbischof von Bremen klagte der Rat seine bittere Noth; durch der Hamburger Tücke »die unsere endtlich gentzlichenn nahrungsloss sitzen unnd verpleibenn mussenn.«[3]) Mancherlei Unglücksfälle kamen hinzu, um die bremische Islandfahrt noch mehr zu schädigen.[4])

Auch mit den Lübeckern geriethen die Hamburger wieder in Zwistigkeiten; als Jene ein Schiff in Hamburg für ihre Rechnung befrachten ließen, um es dann nach Island zu schicken, protestirten die Hamburger Islandfahrer gegen diesen Eingriff in ihre Rechte;[5]) es kam hinzu, daß dieses Schiff für zwei isländische Häfen bestimmt war, mit welchem nicht etwa Lübecker, sondern der Amtsschreiber in Segeberg, Christoffer Vogler, privilegirt war.

Diese Streitigkeiten der Islandfahrer unter einander in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts wurden zum großen Teil verursacht durch die von Friedrich II. streng beobachtete Praxis,[6]) nach welcher Verschreibungen auf bestimmte Häfen eingeholt werden mußten; noch unter Christian III. bezogen sich die Licenzen meist allgemein auf Island; nun tritt an die Stelle des »generall Passbordt« oder »generall concession und vergunstigung« die »speciell begnadigungh« und der König schrieb einmal dem Hamburger Rat, er solle die Bürger warnen, »dass sie sich durch-

[1]) Instruction für Tylemann Zernemann vom 26. Sept. 1567. Br. St. A. — Ob die schlechte Behandlung, welche die Hamburger den Bremern um diese Zeit in Island angedeihen ließen, in Verbindung zu bringen ist mit der im Jahre 1563 über Bremen verhängten Verhansung, in deren Folge der Handel dieser Stadt von den Hansen vielfach belästigt wurde, muß dahingestellt bleiben; vgl. Hans. Gesch. Blätter Jahrgg. 1874. pag. 42ff.

[2]) H. St. A. Orig.

[3]) Der Bremer Rat an den Erzbischof von Bremen. 1580. Aug. 13. Br. St. A.

[4]) So durch Schiffbruch; ein Teil ihrer Islandsfahrt zog sich nach Oldenburg.

[5]) Eingabe von Jürgen Wegener, Hans Ehlers und Hieronimus Voegler an den Hamb. Rat, undatirt, doch ohne Zweifel in 1567 gehörend. Orig. H. St. A.

[6]) Im Vertrag von 1562 war die Notwendigkeit derselben zuerst wieder betont.

Digitized by Google

aus aller hafen in Islandt, darauff sie nicht sonderliche vorschreibungen haben, enthalten und darin nicht finden lassen sollen.[1]). Hatte die Privilegierung mit bestimmten Häfen für den König den Vorteil, daß durch die Specificirung der für die Erlaubniß zur Islandfahrt geforderten Abgaben auf die einzelnen Häfen der Gesammtertrag dieser Einnahmen sich wahrscheinlich höher stellte, sowie daß die Controlle über die Einholung einer Licenz erleichtert wurde, da die Licenz für einen Hafen stets nur persönlich für den mit ihm Privilegirten galt und die Benutzung durch Andere ausschloß, so gab diese Einrichtung doch wieder Veranlassung zu neuen Streitfällen; es kam nun sehr auf Bewahrung der Privilegiumsurkunden an; die Beweisführung durch diese letzteren wird nicht selten bei Uneinigkeit über die Berechtigung, einen Hafen zu besegeln, gefordert;[2]) oder: allgemein auf Island ausgestellte Privilegien wurden für einzelne Häfen, auf bestimmte Personen lautende Licenzen widerrechtlich von Anderen benutzt u. dgl.; auch kamen, absichtlich oder unabsichtlich, in der königlichen Kanzlei nicht selten Irrtümer in der Ausstellung jener Licenzen vor; mehrfach stellte sich nachträglich heraus, daß ein Hafen, auf den eine Licenz ausgestellt wurde, noch für längere Zeit im rechtmäßigen Besitz eines Anderen sei. Aehnliche Irrtümer kamen öfter vor und vermehrten nur die Eifersucht und den Zwist unter den Privilegirten.

Uebrigens wurden auch die Hamburger ihrer Islandfahrt damals nicht recht froh. In den 60er Jahren mehren sich die Fahrten der dänischen Kaufleute nach Island; gelegentlich wird den Hamburgern ein Hafen, den sie lange besucht, kurzerhand entzogen;[3]) neben den concurrierenden Städten verschmähen auch Fürsten es nicht, sich mit isländischen Häfen privilegieren und auf ihre Kosten besuchen zu lassen.[4])

[1]) Friedrich II. an den Hamb. Rat, 1584. Januar 11. H. St. A. Orig.

[2]) Im Jahre 1586 mußten die Bremer betreffs des Hafens Flatö erklären, daß vor 8 Jahren auf der Rückreise von Island die ganze Mannschaft eines Schiffes verloren gegangen, »darmitt domalsz auch die vorgerurte kunigliche begnadigung vonn handen kommen.« Instruction des Bremer Rates für den Ratsherrn „Henrich Brebelobenn" und Secretarius „Henrich Hovekenn" als Gesandte an den König von Dänemark. 1586. Jan. 18. Br. St. A.

[3]) So im Jahre 1564 der „Haplaes Havn" im Skagefjord, „welcher den Hamburgern wegen ihrer Betrügereien fortgenommen ist"; er wurde nun einem Kopenhagener und „Kongens Köbmand" verliehen. Norske Rigs-Reg. I. 440.

[4]) So Graf Hans von Oldenburg, der im Jahre 1585 den Hafen „Kummerwage" zu be-

Digitized by Google

Dazu kommen die fortwährenden Streitigkeiten mit dem Könige von Dänemark; den Anlaß gab meist der Anspruch Hamburgs auf das Stapelrecht und die commerzielle Beherrschung des Elbstroms. Der König sah in dem isländischen Verkehr ein willkommenes Mittel zu Repressalien; so auch wieder 1573 und die folgenden Jahre. Nachdem noch Ende 1572 den Hamburgern der Besuch von drei isländischen Häfen untersagt worden,[1]) befahl am 11. Mai 1574 der König seinem isländischen Vogt, daß der Fisch, der bisher von Island nach Hamburg gesandt worden, nun in Folge des Zwistes mit dieser Stadt nach England geschickt und dort verkauft werden solle.[2]) Für den Fall, daß gegen das Verbot Hamburger nach Island fahren sollten, ward angeordnet, alle dort ankommenden Hamburgischen Schiffe anzuhalten.[3]) Den Hamburgern ward der Handel im dänischen Reiche verboten; mit ihrer Islandfahrt war es die nächsten fünf Jahre vorbei,[4]) und bitter klagten die Kaufleute und Schiffer, »up Islandth handterende, daß »die frye handterung up Islandt« gehindert sei; die großen Schuldsummen, die sie auf der Insel ausstehen hätten, könnten sie nicht eintreiben; den Ausgang des am kaiserlichen Kammergericht schwebenden Processes abzuwarten, hätten sie nicht die Mittel. Unterdessen begäben »vele unser vornemesten borger sick na Copenhagen, Lübeck, Bremen, Luneborch,[5]) Stade, Buxtehude (de den ein Nye Schip, wedder disser Stadt gebruck, van hier geforet und gekoft,)[5]) na dem Kyell und Lande tho Holstein« und führen von solchen Orten nach Island.[6]) Im

segeln die Erlaubniß erhielt (Norske Rigs-Reg II. 603), und der Erzbischof Heinrich von Bremen, der 1584 mit Neßwage und Grundefiord belehnt wurde. Urkunde vom 3. Mai 1584 im Br. St. A.

[1]) Brief des Hamburger Rats an den König vom 23. April 1573. Concept. H. St. A. Die Häfen wurden dem Kopenhagener Bürgermeister Marcus Hes gegeben; vgl. Norske Rigs-Reg II. 4.

[2]) Norske Rigs-Reg II. 112.

[3]) Ebenda II. 214.

[4]) Vgl. Stelzner II. 391.

[5]) Vgl. Albers, Urkundl. Nachricht von den Handelsprivilegien und der Schutzherrschaft, welche das durchl. Churhaus Brandenburg vormals der Stadt Lüneburg gewähret hat. pag. 92. „Im Jahre 1578 starb hier ein reicher Bürger, Valentin Becker, welcher nach Norwegen, Schweden und Island handelte.“ Uebrigens wurde schon im 15. Jahrhundert von Lüneburg nach Island gefahren, vgl. oben den Receß des wend. Städtetages von 1489.

[6]) Vgl. Norske Rigs-Reg II. 215: einige Bürger in Buxtehude erhalten am 27. April 1577. die Erlaubniß, in diesem Jahre Island zu befahren.

[6]) Schreiben der Hamb. Islandsfahrer an den Rat, vom 3. Juni 1577. Orig. H. St. A.

Digitized by Google

Rat- und Bürgerreceß von 1579 wurde deshalb bestimmt: »Da einige Islandfahrer sich beklagen, dass ein Theil derselben zu ihrem Schaden und Nachtheil die Farth verpachten, so hat E. E. Rath angezeigt, dass er dies abschaffen wolle, damit es ferner Niemand zum Nachtheile (Vörfange) geschehen möge.«[1])

Endlich stellte der Flensburger Vertrag vom 5. Juli 1579 den durch den Vergleich von 1562 hinsichtlich der Islandfahrt geschaffenen Zustand wieder her; bestätigt wurde er im Vertrag zu Kiel (1580. Sept. 8).

Den Standpunkt König Friedrichs II. gegenüber der Islandfahrt lernen wir am besten kennen aus der Resolution vom 24. Nov. 1585, die er auf Verlangen der Hamburger abgab, und die wir unverkürzt im Anhang No. V. mitteilen. —

Die sechszig Jahre dauernde Regierung Christian IV. (1588 bis 1648) ist nicht allein für die unter seinem Scepter stehenden Reiche von großer Bedeutung gewesen, sie hat auch einen weitreichenden Einfluß besonders auf die commerzielle Entwickelung des nordischen Europa und der deutschen Küstenlande gehabt; im Einzelnen sind diese Beziehungen noch nicht genügend erörtert und dargelegt worden. Christian IV. hat Größeres bewirkt als die vollständige Vernichtung der Hamburgischen Islandfahrt; aber es gehört zu den nicht am wenigsten interessanten Seiten seiner Handelspolitik die Art und Weise, wie er das, was seine Vorfahren auf dem Gebiete dieses Verkehrs Schritt für Schritt angebahnt, vollendet hat. Zu einer genauen Darlegung der Handelspolitik dieses Königs im Großen und speziell hinsichtlich der Islandfahrt würden eingehende Studien in dänischen und deutschen Archiven notwendig sein; wir können hier nur versuchen, in wenigen Worten den Einfluß der isländischen Handelspolitik Christians auf die zunächst Beteiligten, die Hamburger, klarzulegen.

Ehe wir auf die historischen Vorgänge eingehen, mögen einige statistische Zahlen, die ersten, die uns auf diesem Gebiete zu Ge-

[1]) Bartels, Supplementband pag. 154. Ob es heißt »die Farth verpachten« oder »een Deel Haven verpachten«, wie Kirchenpauer, Alte Börse, pag. 26, Anm. 73, wünscht, muß dahingestellt bleiben; eine kritische Ausgabe der Hamburgischen Receße würde einem fühlbaren Bedürfniß entgegen kommen.

Digitized by Google

bote stehen, angeführt werden. Diese Zahlen, deren Ursprung nicht ganz die Notwendigkeit ihrer kritischen Beurteilung ausschließt,[1]) erlauben uns doch, eine allgemeine Ansicht über den Umfang des Verkehrs, den Christian IV. zerstörte, auszusprechen.

Aus Island kamen in Hamburg an:

1590	17	Schiffe	1597	15	Schiffe	1611	13	Schiffe	1624		
1591	14	„	1598	17	„	1612	16	„	b. 27	—	
1592	6	„	1601	5	„	1615	18	„	1628	1	Schiff
1593	Herkunftsn.		1602	6	„	1617	21	„	1629	5	„
	angegeb.		1604	14	„	1620	7	„	1632		—
1594	8	Schiffe	1606	7	„	1622	12	„	1633		—
1595	14	„	1607	12	„	1623	2	beide in Glückstadt gelöscht.			
1596	16	„	1609	12	„						

Nun sagt die Zahl der Schiffe uns zwar wenig; wichtiger wären für uns die Angaben der Lasten, der Tragfähigkeit; solche fehlen uns aber für den Anfang dieser Periode; auch können wir annehmen, daß die Schiffe der Islandfahrer im Allgemeinen alle von derselben Größe und Tragfähigkeit gewesen sind (vgl. unten pag.). Unter Anderem können wir aber doch aus diesen Zahlen das schließen, — und deshalb sind sie an dieser Stelle eingefügt — daß der König von Dänemark in den ersten Jahren des 17. Jahrhunderts einen Zweig des hamburgischen Handels zerstörte, der, mochte seine relative Bedeutung auch nur gering sein, doch damals noch blühte und lebenskräftig war: um das Jahr 1585 wurde, wie wir aus der königlichen Resolution vom 24. Nov. 1585 sehen, Island jährlich von 17 hamburgischen Schiffen besucht und noch im Jahre 1598 sehen wir die gleiche Anzahl. — Durch ein

[1]) Diese Zahlen entstammen einer Anzahl „Schifferbüchern“ auf dem Hamb. Stadtarchiv; diese Bücher enthalten die Namen der angekommenen Schiffer; in den ersten Jahren von 1590 an ist der Herkunftsort des Schiffes nur selten angegeben, doch findet sich gerade Island sehr oft vermerkt. Jedenfalls ist die Zahl der in jenen Jahren von Island angekommenen Schiffe eher größer als kleiner als in den Büchern angegeben. Es muß für diese Jahre als eine Ausnahme betrachtet werden, wenn der Herkunftsort bemerkt ist; für die Jahre 1592 und 1593 ist die scheinbar plötzliche Abnahme der isländischen Schifffahrt sicher auf Kosten der Listen zu setzen. Nur ein Beispiel anstatt vieler für die mangelhafte Führung dieser Listen, die uns zur Vorsicht mahnt: 1612 ist am 26. August Hein Meyer sowol von Island ankommend, als auch nach dort abgehend angeführt; an zwei verschiedene Personen ist — trotz der schon damals großen Verbreitung dieses Namens — nicht zu denken.

Ueber diese Schifferbücher vgl. die Notiz von R. Ehrenberg in den Mitteilungen des Vereins für hamb. Gesch. XII. pag. 374.

Digitized by Google

Schreiben vom 24. Juli 1601[1]) teilte Christian IV. dem hamburgischen Rat seine Absicht, den isländischen Handel voll und ganz seinen eigenen Unterthanen zuwenden zu wollen, mit; dem Bremer Rat wurde die gleiche Anzeige gemacht.[2]) Die Städte Kopenhagen, Malmö und Helsingör sollten das Monopol des isländischen Handels erhalten, die Erbschaft der Deutschen in Island antreten. Der Jammer der hamburger Islandfahrer war groß; im Oktober 1601 gaben sie dem Rate »unser hoch angelegene bedrangnusz und durch dieses unverhofftes schreiben (scil. des Königs) uns zugestandene beschwerung aus betrübeten hertzen« zu erkennen, hauptsächlich daß ihnen nicht »de geringste vorwarnung hiebevor« zugekommen sei. Der Rat möge nur noch einmal den Versuch beim König machen, das drohende Unheil abzuwenden »damit diese uralte navigation und christliche burgerliche narung, die dem Kunigl. Unterthanen in Iszland bishero zu gediehlichem wesen und zustand gereichet, bei dieser guten stadt hinfurder bleiben, und wir auch bey solchem christlichen handel.« Diesmal war es aber wirklich Ernst. Am 20. April 1602 verlieh Christian genannten drei Städten das Privileg, in welchem für uns die einleitenden motivirenden Worte von besonderem Interesse sind. „Da wir uns ohne Zweifel erinnern können, daß jene fremden Kaufleute (nämlich „Hamburger, Bremer, Lübecker und Andere") keinen geringen Nutzen von dieser Segelation und Handlung haben und wir gerne sähen, daß auch unsere eigenen Unterthanen den Vorteil genießen, da sie, Gottlob, dazu wol befähigt sind durch Schiffe und Kaufmannswaare.[3]) Die wirtschaftliche Concurrenzfähigkeit seiner

[1]) Dieser Brief scheint nicht auf dem H. St. A. zu sein; wir erhalten Kunde von demselben durch das unten angezogene Schreiben der Hamb. Islandfahrer an den Rat vom 25. Okt. 1601. Orig. H. St. A. Aus dem letzten Jahrzehnt des 16. Jahrhunderts erwähne ich hier noch daß in der hamburgischen Bursprake vom 22. Febr. 1594 angeordnet wurde: »dat een jder sick up solcker fahrt, unde in den haven in Iszland mede synen handel unde wandel jegenst de königlicke Underdahne undé sünst jder männiglieck beschedentlieck unde fredentlick verholde, darmede Unlust unde Beschwerunge, so darnha entstahn könde, verblyven unde verhödet werden möge.« Mandatensammlung der Commerzbibliothek.

[2]) Lindemann, Die arktische Fischerei der deutschen Seestädte (Ergänzungsheft 26 zu Petermann's Mitteilungen) pag. 6. Nach einem Schreiben der hamburgischen Islandfahrer an den Rat vom 30. März 1611 hat der König auch den Oldenburgern seine Absicht mitgeteilt. H. St. A. Abschrift.

[3]) Lovsamling I. 139.

Digitized by Google

Unterthanen den Fremden gegenüber betonte der König, mit Vorliebe; seinem isländischen Lehensmann befahl er, er solle die Bauern und Fischer anweisen, ihre Fische nicht den Hamburgern zu verkaufen, sondern nur den Kopenhagenern in Kiblevig und Grindevig, „die so gute Waare und so guten Preis hätten, wie Andere.“[1])

Der König hatte den Zeitpunkt seines Entschlusses so gewählt, daß grade damals fast alle Licenzen, die den Fremden auf isländische Häfen ausgestellt waren, abliefen; erworbene Rechte scheinen nicht angetastet worden zu sein. Die Licenz für den Hafen Hauesorde hatte noch für zwei Jahre Gültigkeit;[2]) der König verletzte dies Recht nicht, und dieser Hafen wurde den Hamburgern noch für die Dauer der Licenz gelassen. Auch das auf den von denselben besegelten Hafen Walsorde lautende Privileg scheint noch etwas länger Gültigkeit gehabt zu haben; doch war den Betreffenden ihr Paß »durch Gottes wetter und windt von abhenden gekommen,«[3]) und das Resultat ist zweifelhaft.

Für die Sommer 1602 und 1603 gestattete Christian den Deutschen noch einen Besuch der Insel und zwar behufs Eintreibung ihrer dort ausstehenden Schulden;[4]) es wurde aber verboten, unter dem Vorwande dieses Zweckes dort Handel zu treiben. Daß dies dennoch geschah, ist begreiflich; selbst den Isländern konnte eine möglichst große Concurrenz unter den ihnen Zufuhr leistenden Kaufleuten nur willkommen sein.[5]) Schon im Jahre 1602 wollten die Kopenhagener von einer, auf jenen verbotenen Handel hinzielenden Absicht der Hamburger gehört haben.[6]) Die Einziehung ihrer Schulden wurde diesen demnach nicht leicht gemacht; vielfache Klagen darüber liefen beim hamburgischen Rate ein; man warf den Dänen u. A. vor, sie

[1]) 1602. März 30. Norske Rigs-Reg. III. 656.

[2]) Norske Rigs-Reg. a. a. O.; in der oben pag. 49, Anm. 2 angegebenen Schrift des H. St. A. heißt es »so hebben doch de Koplude der haven Hanenförde noch up 2 Jhare K. M lndende Pass gehadt.«

[3]) Brief der »sembtliche Walfohrer alhir« an den Hamb. Rat, undatirt, aber in 1602 oder 1603 gehörig. H. St. A., Orig.

[4]) Norske Rigs-Reg. IV. 6. 8 u. ö.

[5]) Die Isländer hatten schon im Jahre 1590 für vollständige Freiheit des isländischen Handels beim König petitionirt (Finni Joh. Hist. eccl. III. 402); sie mußten auf die Erfüllung dieses Verlangens noch 260 Jahre warten.

[6]) Norske Rigs-Reg. III. 656.

Digitized by Google

hätten in Island die Prediger von der Kanzel herab verbieten lassen, »kemandt der Isslendere solde den Dudeschen betalen noch vorkopen.«[1]) Vollkommen haben die Hamburger, wie sie noch später klagen, ihre Schulden auch nicht eintreiben können.

Daß mit dem den drei genannten Städten im Jahre 1602 gewährten Privileg, welches zunächst auf 14 Jahre lautete, ein definitiver Zustand geschaffen sei, wollte den Hamburgern noch nicht recht in den Sinn; sie dachten, es würde eine Episode sein, wie die durch die Belehnung von 1547 ins Werk gesetzte. Schon 1603 drückten sie dem Könige bei seiner Anwesenheit in Hamburg die Erwartung aus, er werde die Islandfahrt wieder freigeben.[2]) Im Frühjahr 1611 richteten die »semptlichen Burgere der Stadt Hamborch, so ehrmals Issland beseglet hebben,« eine Zuschrift an den Rat, er möge beim König die Wiederherstellung der alten Islandfahrt anregen.[3]) Aber 1614 erneuerte Christian den Contract mit den drei dänischen Städten und am 16. Dez. 1619 errichtete er die isländische Compagnie in Kopenhagen.[4])

Mit dem Jahre 1602 ist der gesetzliche, direkte Handel der Hamburger mit Island zu Ende. Wir wären damit am Schlusse unserer historischen Uebersicht, denn von einer hambur-

[1]) Die oben pag. 49, Anm. 2 citirte Schrift von 1611.

[2]) Gallois, Chron. pag. 1262.

[3]) Vgl. oben Anm. 1.

[4]) Ich füge hier aus den genannten Schifferbüchern die Zahl der Schiffe, die von 1610 ff von Hamburg aus nach Island gingen, ein; bei diesen „ausgehenden" Schiffen ist meist die Lastzahl mit angegeben, doch nicht immer. Ein Vergleich dieser Ziffern mit den oben pag. 48 mitgeteilten läßt erkennen, daß mit der Zunahme der Zahl der aus Island in Hamburg ankommenden Schiffe eine Abnahme der Zahl der von Hamburg nach Island gehenden verbunden ist, d. h. die direkte Fahrt Hamburg-Island nahm constant ab, während von 1607 an bis zur Gründung des isländischen Stapels in Glückstadt die Benutzung Hamburgs als eines continentalen Hafens für isländische Waaren stetig zunimmt.

Es gingen nach Island:

im Jahre 1610	—	5	Schiffe	—	188	Last	(von 4	Schiffen)
1611	—	6	„	—	370	„		
1612	—	8	„	—	388	„	(„ 7	„)
1613	—	10	„	—	636	„		
1615	—	5	„	—	186	„	(„ 3	„)
1616	—	2	„	—	50	„	(„ 1	„)
1617	—	1	„	—	60	„		
1618	—	2	„	—	ohne Lastangabe			
1621	—	1	„	—	„	„		
1624	—	—	„	—	—	—		
1625	—	4	„	—	205	Last		
1627 ff	—	—	„	—	—	—		

Digitized by Google

gischen und deutschen Islandfahrt kann man, streng genommen, von nun an, bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts nicht sprechen. Aber, wie schon berührt, von den Hamburgern wurde die dänische Handelsherrschaft auf der Insel noch immer nicht als eine unumstößliche Thatsache angesehen; zugleich aber verstanden sie es, aus der Not eine Tugend zu machen und schnell entschlossen sich in neue Verhältnisse, die sie nicht als definitive betrachteten, zu finden. Darüber noch einige Worte.

Wenn Christian IV. in seinem oben erwähnten Privileg von 1602 so stolz erklärte, daß seine Unterthanen maritim und commerziell vollständig in der Lage wären, die Islandfahrt und die mit ihr verbundenen Pflichten zu übernehmen, so zeigten die Thatsachen doch bald, daß die Hamburger den Dänen doch nicht ganz entbehrlich waren. Durch langjährige Praxis sowol der Fahrt als auch des Handelsbetriebes kundig boten die hamburger Islandfahrer sammt ihren Schiffen den Dänen eine willkommene und gesuchte Unterstützung. Es wurden mehrfach Contracte zwischen den dänischen Monopolisten und hamburger Schiffern geschlossen.[1]) Letztere fuhren nun auf dänische Rechnung, ließen sich die Fahrt aber gut bezahlen; nur die Kurzsichtigkeit und der Neid anderer hamburgischer Islandfahrer konnte ein solches Verfahren verurteilen und darüber Klage beim Rate führen. Allerdings gebot der Artikel 29 des Rat- und Bürgerschlusses von 1603 — und auf diesen wiesen jene Kläger hin, — daß »denjenigen, die in dieser Stadt gesessen sind und dennoch in andere Plätze ziehen und von dort nach Island segeln, handeln und verkaufen, nachmals in dieser Stadt kein Platz gegönnt werden solle.«[2]) Die Hamburger, die für dänische Rechnung fuhren, sind aber, namentlich in der ersten Zeit, meist gar nicht erst nach einer dänischen Stadt und von dort nach Island gefahren, sondern haben direkt diese Fahrt unternommen, ebenso wie die direkte Fahrt dänischer Schiffer von Island auf Hamburg oft und mit Erlaubniß des Königs stattfand.[3])

[1]) H. St. A., vgl. Slange-Schlegel II. 161—162. Anm. 163.

[2]) Bartels, Supplementband, pag. 228.

[3]) Vgl. Norske Rigs-Reg. IV. 362; über die Abnahme der direkten Fahrt nach Island, vgl. oben pag. 51, Anm. 4.

Digitized by Google

Doch war der König mit der Benutzung fremden Schiffsmaterials und der Ausrüstung zur Islandfahrt von fremden Häfen aus nicht einverstanden; er wollte nicht die Hamburger durch eine Hinterthür wieder in das verbotene Haus hineinschlüpfen sehen; zugleich hegte er den Wunsch, seine Dänen auf sich selbst allein zu stellen; ihm lagen die fiscalischen Interessen ferner als seinen Vorgängern; ihn beherrschen schon halb-mercantilistische Ideen. Die Ausrüstung der Kopenhagener Schiffe »von unrechtmässigen Orten«[1]) tadelte er; im Art. 22 des Privilegs der isländischen Compagnie von 1619 wurde bestimmt, daß die Ausrüstung der nach Island bestimmten Schiffe einzig und allein in Kopenhagen zu geschehen habe.[2]) Ferner wurde in der königlichen Verordnung vom 22. März 1620 gerügt, daß Kaufleute in Hamburg und anderswo mit dem Verkaufe der isländischen Waaren betraut worden seien.[3]) Als der Rat sich über diese neue Einschränkung beschwerte, ward ihm seitens des Königs, der in jener Zeit sehr schlecht auf die Stadt zu sprechen war, die Antwort zu Teil: »die Issländische Wahren belangend, weil diese I. K. M. Länder Notturft erfordert, dieselbe im Reich zu behalten und damit dieses Königreichs Unterthanen zu versehen, köndten die von Hamburg in diesem Fall I. K. M., welcher gestalt in ihren Landen die Unterthanen zu proviantiren und zu versorgen, Anordnung vor die Hand zu nehmen nicht fürschreiben.«[4])

Obwohl allen Fremden die selbstständige Islandfahrt verboten war, so hörte dieselbe doch keineswegs auf. Der Schmuggelhandel an den isländischen Küsten nahm überhand; mit den Deutschen nahmen hieran besonders die Engländer und Holländer Teil. Im Jahre 1616 verbot Christian diesen Schmuggel der »fremmede Nationer«;[5]) später pflegten dort stets einige Kriegsschiffe zu kreuzen, um Handel und Fischerei der Fremden zu verhindern.[6])

[1]) Slange-Schlegel II. 114.
[2]) Lovsamling I. 197.
[3]) Ebenda 199.
[4]) Mener, Londorpius suppletus etc. II. (1739) pag. 280.
[5]) Ketilson II. 262.
[6]) Ketilson II. 362—64. Bricka og Fridericia, Kong Christ. IV. egenhaendige Breve I. No. 541. V. No. 104 u. ö.

Digitized by Google

Noch ganz am Ende der Regierung Christians hören wir von einem Versuch der Hamburger, sich wieder in den Besitz des isländischen Handels zu setzen; es waren eben die langwierigen Streitigkeiten der Stadt mit dem Könige zu einem gewissen Abschluß gekommen, als plötzlich die hamburgisch-isländische Frage wieder einmal auftauchte. Schon 1643 auf dem Tage zu Itzehoe ist von der Islandfahrt die Rede gewesen.[1]) Im Jahre 1645 machten nun einige hamburgische Kaufleute, deren Namen uns nicht bekannt sind, durch den hamburgischen Kaufmann von Uffelen dem Könige das Angebot, ihnen gegen eine Zahlung von 500,000 Thalern Island zu verpfänden. Der König scheint dann Bedingungen gestellt zu haben, die Jene nicht eingehen konnten; die Sache zerschlug sich.[2]) —

Wieder 30 Jahre später stoßen wir auf eine neue Anregung, welche auf die Wiederbelebung des alten Betriebes hinzielte: diesmal im Schooße der hamburgischen Kaufmannschaft. Am 3. Februar 1673 teilte die Commerzdeputation dem Rate mit: »Es wehre stadtkundig, dass einige denische Ministri alhier vorhanden; alsz ersuchten die gedeputirte nomine E. Erb. Kauffmannss, E. E. Rath möchte doch für sie sorgen, dass die freye farth nach Isslandt und Norwegen wider beigebracht ..... werden möchten.«

Diese Aufforderung war jedoch, soweit sie Island betraf, erfolglos und mußte es auch wol sein. Die Commerzdeputation ruhte aber nicht und beschloß wiederum am 26. August 1691 »wegen der Hitländischen [Shetländischen] und Issländischen Farth E. Hochw. Raht zu ersuchen, dass selbige auf den vorigen Fuss wieder möchte gebracht werden.« Worauf der Rat entgegnete: »es (scil. Island) were von alten Zeiten unter denen Königen gestanden und jetzo noch, doch wolten Sie es in d. Instruction mit einfliessen lassen, dass wir möchten, wie andre, freye fahrt kriegen, als die Holländer; wolten sehen, wo es nicht zu erhalten were, es in der Confe-

[1]) Bricka og Fridericia a. a. O. III. No. 297.
[2]) Ebenda IV. No. 21.

Digitized by Google

rentz vorzutragen.«[1]) Es ward aber wieder nichts daraus und hat auch wol schwerlich in der Macht des Rates gelegen, an der längst besiegelten Thatsache etwas zu ändern. —

Wir haben schon vorgegriffen und müssen noch einmal in die Zeit der Gründung der isländischen Compagnie in Kopenhagen zurückkehren. Christian IV. erkannte bald, daß der isländische Handel, allein auf Kopenhagen gestützt, der notwendigen Verbindung mit dem mitteleuropäischen Markte entbehrte; war mit der Gründung Glückstadts im Allgemeinen beabsichtigt, Hamburg eine Nebenbuhlerin in nächster Nähe zu schaffen, so wurde diese Absicht unverhüllt offenbart, als Glückstadt zum Stapelplatz für isländische Waaren erhoben wurde; der Compagnie in Kopenhagen wurde erlaubt, in Glückstadt »zur Ein- und Auswegung« der isländischen Waaren eine Waage aufstellen zu dürfen. (1623. Aug. 22.)[2])

Doch blieben auch diesem Stapel die Angriffe nicht erspart; es ist bemerkenswerth, daß wir den isländischen Handel hier wieder mit einem Stapelrecht verknüpft sehen, wieder um ein solches sich der Kampf entspinnt.

War die geographische Lage Glückstadts für den isländischen Handelsbetrieb auch ebenso günstig wie die Hamburgs, so machte sich doch die Nähe dieser kapitalkräftigen Stadt mit ihrem alten Markte und langjährigen Geschäftsverbindungen bald auf eine dem Glückstädter isländischen Stapel ungünstige Weise bemerklich. Nach dem Wesen und Begriff des Stapels sollten die isländischen Waaren in Glückstadt nicht allein aufgestapelt, sondern auch dort allein verkauft werden. Jedoch stellten sich die Verkaufsbedingungen daselbst als so ungünstig heraus, daß ein Teil der Waaren garnicht dort, sondern in Hamburg verkauft wurde, weil, wie König Christian sich ausdrückt, der »Köb« (Kauf) hier besser sei. Der König aber, über diese Beeinträchtigung des Stapels sehr unzufrieden, gebot im Jahre 1645, daß die Islandfahrer ihre ganze Ladung in Glück-

[1]) Prot. Dep. Commercii. (Archiv der Handelskammer.) — Der Rat schickte 1691 zwei Gesandte nach Kopenhagen, hauptsächlich wegen des dänisch-französ. Handelstraktates. (Danske Samlinger IV. 216 ff.) Was die erwähnte freie Fahrt der Holländer betrifft, so ist darunter nur die Fischerei an der isländischen Küste zu verstehen. Im Jahre 1699 kam Holland deshalb in Streit mit Dänemark. (Danske Saml. IV. 71.)

[2]) Corpus Const. Reg. Hols. III. 118—119.

Digitized by Google

stadt niederlegen und dort alle isländischen Waaren verkaufen sollten.[1])

Auch diese Weisung ward vielfach übertreten und umgangen; die Compagnie verkaufte die Waaren nun schon bevor sie ins Packhaus kamen und zwar wieder an Hamburger;[2]) der ganze Zweck des Stapels, von dem die Glückstädter doch auch ihren Vorteil haben sollten, ward dadurch vereitelt; Glückstadt spielte die bescheidene Rolle einer Anlaufsstation in der Fahrt zwischen Kopenhagen und Hamburg; und die Löschung der Waaren in Glückstadt ward, wie bevor, oft vermieden.[3]) Um diesen Mißbräuchen abzuhelfen, verordnete Friedrich III. im Jahre 1662, daß die in Glückstadt nicht verkauften isländischen Güter nur mit Glückstädter Schiffen »im Fall deren soviel daselbsten bey der Hand seyn würden,« weiter befördert werden sollten;[4]) im Jahre 1708 ward dann der Zeitraum, während welcher die isländischen Waaren in Glückstadt liegen mußten, auf 8 Liegetage beschränkt; späterhin ist diese Anordnung überhaupt nicht mehr beobachtet worden. —

Im 18. Jahrhundert ist die Verbindung der Hamburger mit der Kopenhagener isländischen Compagnie ganz offenkundig; die dänische Regierung scheint dieser Verbindung auch keine weiteren Hindernisse in den Weg gelegt zu haben. Es wurden Contracte zwischen der Compagnie und Hamburger Kaufleuten abgeschlossen: so im Jahre 1742 auf 5 Jahre für die Lieferung von 19—20,000 Schiffpfund Fische.[5]) Ein großer Teil der isländischen Produkte ist im 18. Jahrhundert von Hamburg aus über Mitteleuropa verbreitet worden. Besonders Stettin, welches vor der Gründung der Compagnie in direkter Verbindung mit Island gestanden,

[1]) Bricka og Fridericia a. a. O. IV. No. 131. Der Direktor der isländischen Compagnie, Hans Nansen, hatte in Glückstadt einen harten Stand, um den Mißbräuchen entgegenzuarbeiten. (Hist. Tidsskrift. 3. Raekke. 1. Bd., pag. 161. 230.) — Aus den oben erwähnten Schifferbüchern geht hervor, daß die ersten größeren Schiffe, die von Glückstadt nach Hamburg gingen, 1623, Islandfahrer waren; sie löschten in Glückstadt, die Waaren aber wurden nach Hamburg gebracht; im Jahre 1633 kommt Dirich Jacobs »in von der Gluckstadt geladen mit Islandischen Fische«; dieser hatte wahrscheinlich also in Glückstadt garnicht erst gelöscht.

[2]) Bricka og Fridericia a. a. O. No. 214. 215.

[3]) Ebenda No. 323.

[4]) Corpus Const. Reg.-Hols. III. 27.

[5]) (Pontoppidan), Samlinger til Handels-Magazin for Island I. 105. Anm. 26. Eine die Geschichte der Compagnie behandelnde Darstellung scheint noch nicht geschrieben; jedenfalls ist mir Derartiges nicht zugänglich gewesen.

Digitized by Google

fühlte sich durch die enge Coalition Hamburgs mit den Kopenhagenern in empfindlicher Weise geschädigt; die Stettiner klagten, daß die Compagnie in einem Contracte den Hamburgern versprochen habe, daß nach Stettin nur 100 Schiffpfund schlechter Fische verkauft werden dürften.[1]) König Friedrich Wilhelm I. von Preußen, stets bedacht, dem Commercium seiner Unterthanen Unterstützung zu gewähren, ließ deshalb im Jahre 1733 in Kopenhagen bei der Compagnie anfragen, in wiefern die Hamburger bei derselben interessirt wären, ev. ob nicht auch Stettiner Kaufleute sich daran beteiligen könnten; die Compagnie erklärte jedoch, von einer direkten Beteiligung, etwa Mitgliedschaft der Hamburger an der Compagnie nichts zu wissen; die Beteiligung bestehe in einem Contractverhältniß und beruhe auf der alten Verbindung des isländischen Handels mit Hamburg.[2]) —

So hatten die Hamburger mit der alten Geschmeidigkeit sich in die neuen Verhältnisse gefunden; sie hatten im Interesse des direkten Hamburg-isländischen Verkehrs einst den Bergener Stapel bekämpft, im 17. Jahrhundert wußten sie dem Glückstädter Stapel seine gegen sie gerichtete Spitze abzubrechen und machten durch umsichtige Verbindungen Hamburg für lange Zeit zum Mittelpunkt des Zwischenhandels mit isländischen Produkten. Es ist gewiß nicht ein hochbedeutender Teil des hamburgischen Handels, dieser isländische Verkehr; durch eine monographische Schilderung wie die vorliegende wird so leicht, auch unbeabsichtigt, eine Ueberschätzung des Gegenstandes hervorgerufen. Aber das Bleibende und Allgemeine finden wir auch auf diesem kleinen Gebiete bestätigt: die Energie des hamburger Kaufmannsstandes, der diplomatisch unterstützt von den klugen Herren des Rates, alle Hindernisse entweder zu überbrücken oder vorteilhafte Auswege zu finden wußte.

[1]) Schmidt, Gesch. des Handels und der Schiffahrt Stettins. Balt. Studien Jahrgg. 1862, pag. 11; 1864 pag. 210; 1866 pag. 196.

[2]) H. St. A.

Digitized by Google

II.

Ueber die isländische Fischerei fließen unsere Quellen sehr spärlich; sehr viel spärlicher als über den Handel; die Erfahrung, welche Dietrich Schäfer in Bezug auf Schonensehen Handel und Schonensche Fischerei gemacht,[1]) findet auch hier ihre Anwendung; und in dem Verhältniß des absoluten Unterschiedes zwischen der Bedeutung des schonenschen und der des isländischen Verkehrs macht sich dieser Mangel für die isländische Fischerei noch bemerkbarer.

Die Engländer erscheinen bei ihrem ersten Auftreten in den isländischen Annalen — 1412 — als Fischer; und im Jahre 1413 kamen neben nur einer »navis mercatoria« 30 oder mehr »navis piscatoriae« an den isländischen Strand.[2]) Im 15. Jahrhundert werden sich englische Fischerei und englischer Handel in Island — soweit sich diese Begriffe überhaupt in der Praxis trennen lassen — ziemlich das Gleichgewicht gehalten haben. Im 16. Jahrhundert aber, als die Deutschen den isländischen Handel beherrschten, scheinen die Engländer mehr die Fischerei kultivirt zu haben; in diesem Zweige des isländischen Verkehrs sind letztere den Deutschen wol stets überlegen gewesen. Schon in dem Althingsdom vom Jahre 1500[3]) wurde festgesetzt, daß die englischen Fischer, die keinen Handel trieben, sondern mit langen Leinen und vielen daran befestigten Angelhaken fischten, festgenommen werden sollten. Die Klagen, welche in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts über die Engländer in Island erschollen, bezogen sich meist auf die Fischerei; der „Vorfang" wird den Britten vorgeworfen, d. h. sie fischten in größerer Entfernung von der Insel und hielten so die Annäherung des Fisches von den näher am Lande gelegenen Fangplätzen der Isländer, die sich kleinerer Böte bedienten, ab; diese englischen Fischer nannte man »duggers«. Als etwas Unerhörtes ward es getadelt, daß sich die Engländer des Fischens mehr unternähmen als die Isländer; am 13. Oktober

[1]) Buch des lüb. Vogts auf Schonen, pag. XLVII ff.
[2]) Islandske Annaler indtil 1578, udgivne ved G. Storm, pag. 290–291.
[3]) Finni Joh. Hist. eccl. II. 247.

Digitized by Google

1532 schrieb König Friedrich I. von Dänemark an Heinrich VIII. und klagte über des Letzteren Unterthanen, welche »ingerunt se piscaturae, quam ab hominum memoria Islandienses nostri in mari contermino exercuerunt et sibi vendicaverunt soli.«[1]) Um diese Zeit scheint demnach das Uebergewicht der englischen Fischerei über die der Einheimischen entschieden.

Die Fischerei der Deutschen trat immer mehr zurück; zunächst gegenüber derjenigen der Engländer; das ergiebt sich namentlich aus der Aeußerung, welche die Räte Heinrich des Achten im Jahre 1532 den Aelterleuten des deutschen Kaufmanns in London gegenüber machten; die Engländer und Deutschen, sagten Jene, hätten gar keine Ursache, sich bei gleichzeitiger Anwesenheit in denselben isländischen Hafen zu zanken, »denne dhe Engelskenn voerdhenn natten visck, denn sze sulvest visckeden, uth deme Lande, unnde de Juwenn droegenn.«[2]) Es geht genugsam aus dieser Gegenüberstellung der Ausfuhr des nassen, selbstgefangenen Fisches und der des trockenen hervor, daß die deutsche Fischerei so gut wie nicht bestehend geachtet wurde. Wir können dies nicht als ein Zeichen des Verfalls des isländisch-deutschen Verkehrs betrachten, sondern als die Folge der Zunahme des Handels, des Tauschverkehrs mit den Isländern; es ist ein handelswirthschaftlicher Fortschritt, wie in jeder Arbeitsteilung ein solcher zu sehen ist. Vielleicht hat allerdings die große Concurrenz der englischen Fischerei, welche diesen erleichtert wurde durch die kürzere Entfernung von ihrer Heimat, mit dazu beigetragen, daß die Deutschen allmählich die Fischerei vernachlässigten zu Gunsten des Handels. Von der deutschen Fischerei ist denn auch so gut wie nie die Rede; einmal (1528) hören wir, daß der Hamburger Hans Schomaker, der im Hafen „Gammelwick" gelandet, dort »strumulos« gefischt und verhandelt hatte, von den Engländern überfallen wird;[3]) sonst begegnen stets nur die Ausdrücke »schiffart, segelation, hanterung, kopmanschop«, niemals Fischerei. Im Abschied zu Segeberg gebietet zwar der dänische König Engländern, Hamburgern und Bremern

[1]) H. St. A. Abschrift.
[2]) Vgl. im Anhang No. I.
[3]) H. St. A.

Digitized by Google

Frieden in Island zu halten, »sub pena privationis huiusmodi piscature in perpetuum« und der Vogt solle darauf achten, daß Jene »et in mercibus et in piscatura et in portu pacifice degant«; doch sind diese Worte ja auch an die Engländer gerichtet. Der Entwurf des Reglements von 1533 thut der Fischerei auch Erwähnung und erklärt, daß alle den Handel betreffenden Artikel auch für die Fischerei gelten sollten.

Dem gegenüber steht aber der Mangel an jeglichen Bestimmungen über die eigentliche Fischereipolizei, während solche für den Fischkauf und -Handel mehrfach erscheinen. Endlich mag noch darauf hingewiesen werden, daß, wenn irgendwo, wir in den Rechnungen der Islandfahrer, die über den Handel uns doch manche Andeutungen geben, etwas über die Fischerei, z. B. über die Ausrüstung zu derselben finden müßten; aber auch hier ein auffallendes Schweigen über diesen Gegenstand. Ganz aufgehört hat aber die deutsche Fischerei in den isländischen Gewässern wol im 16. Jahrhundert noch nicht; Gories Peerse vergißt nicht, dieselbe zu besingen:

»So düncket my syn vor Süden und Westen,
»Sy de vischerye am allerbesten.«[1])

Und noch in einer Verordnung Christian IV. vom 25. April 1594 ist davon die Rede: »att nogen Tydske ligge ther under landitt att fiske eller bruge theris handel.«[2])

Um nun den Isländern — denn von diesen werden die Deutschen meistens die Fische erstanden haben — den Fang zu erleichtern, ließen die Hamburger auf ihre eigenen Kosten Fischerböte bauen; und, da es den Fremden gesetzlich verboten war, solche als Eigenthum auf der Insel zu halten,[3]) übertrugen die Hamburger zum Schein den Einheimischen das Besitzrecht auf die Böte.[4]) Ja selbst das Holz zur Erbauung dieser Schiffe schafften Jene nach Island. Es war eine mehr vom Fanatismus gegen die fremde Handelsherrschaft, als von Einsicht für das Wohl der armen isländischen Eingeborenen eingegebene Maßregel des Vogtes, als dieser im Jahre 1545 diesen seit langer Zeit bestehenden Brauch,

[1]) Jahrbuch des Vereins f. niederdeutsche Sprachforschung. Bd. 9 pag. 118.
[2]) Ketilson II. 194.
[3]) Lovsamling I. 42.
[4]) H. St. A., vgl. Finni Joh. Hist. eccl. II. 286.

Digitized by Google

der formell allerdings ein Mißbrauch war, störte und dagegen einschritt.[1])

Als dann der isländische Handel in die Hände der Compagnie überging, behielten die Fremden doch — trotz aller Verbote des Königs — in der Fischerei das Uebergewicht; die Deutschen nahmen daran aber nur sehr geringen Anteil, wandten sich dagegen mit Vorliebe und Erfolg dem Robbenschlag an den grönländischen Küsten zu.[2]) Die Holländer und Schotten, später die Franzosen bemächtigten sich des isländischen Fischfanges.

III.

Der isländische Handel war von Alters her Tauschhandel, baares Geld war eine seltene Erscheinung.[3]) Aber ohne eine Werteinheit kann auch der einfachste und roheste Handelsverkehr nicht bestehen. Deshalb war schon früh gewissen Wertgegenständen, die einen Hauptbestandteil des Besitzes der Isländer bildeten, der Charakter von Geldsurrogaten beigelegt worden; in alter Zeit bildete der Wert einer Kuh die Grundlage jeder Preisberechnung; in der Taxe, die um 1420 entstand, sind die Werte der fremden Waaren in bestimmten Quantitäten von Stockfischen wiedergegeben; und das Wadmal, jenes rohe Wollenzeug, wurde vielfach als Werteinheit benutzt; eine Elle Wadmal galt gleich 2 Fischen.[4])

Die Aequivalenz der zum Tausch bestimmten Waaren, d. h. der Preis, wurde in früherer Zeit durch die Kaufsetzung festge-

[1]) Vgl. Keilhack, Islands Natur und ihre Einflüsse auf die Bevölkerung (Deutsche geographische Blätter, Bd. 9) pag. 18. „Heute, wo sie (die Isländer) fischen können, wie sie wollen, fehlt es an Kapitalien zum Baue von Deckfahrzeugen und nur sehr langsam vermehrt sich die Zahl derselben." Also noch heute wäre ein Brauch, wie ihn die Hamburger den Isländern gegenüber beobachteten, für Letztere segensreich; wie vielmehr mußte er das vor 350 Jahren sein! Allerdings machen sich die Folgen des verderblichen Regime der isländischen Compagnie in Kopenhagen noch heute auf der Insel bemerkbar.

[2]) Vgl. hierüber M. Lindemann a. a. O. pag. 10 ff.

[3]) Vgl. Bischof Gudbrand's Aufsatz (Finni Joh. Hist. eccl. Isl. III. 422 Anm.) „Adeo vetus est rerum sive mercium aut mercimoniorum commutatio, ut at certorum annorum initium astringi in borealibus hisce terris vix posset; hoc autem certum est, Islandos semper aut plerumque illa usos fuisse, utpote qui nec ipsi monetam ullam cuderent nec extranea magnopere gauderent; nostra itaque commercia tam invicem, quam cum exteris, etiam hodie mercium commutatione fiunt." Dies wurde 1613 geschrieben.

[4]) Vgl. Weinhold, Altnord. Leben pag. 51. 121. — Poestion, Island pag. 400.

Digitized by Google

stellt. Schon in alter Zeit, als noch der nationale Freistaat blühte, war es Sitte auf der Insel, daß bei der Ankunft eines Schiffes mit fremden Waaren der nächstwohnende Gode, d. h. Häuptling, an den Strand eilte und dort den Preis für die einzelnen Waaren festsetzte.[1]) Dieser alte Brauch hat sich im Grunde bis ins 18. Jahrhundert erhalten; denn was sind die Taxen, die für die Compagnie in Kopenhagen aufgestellt wurden, anders als vom König angeordnete Kaufsetzungen.

Im 15. und 16. Jahrhundert hatte sich nun das Institut der Kaufsetzung in sofern verändert, als an die Stelle der einseitig und autoritativ durch den isländischen Häuptling oder Beamten festgesetzten Kaufbedingungen eine Verhandlung zwischen dem anbietenden Kaufmann und dem Landesbeamten stattfand; erst wenn diese Verhandlung zu einem beiden Teilen genehmen Resultat geführt, die »mercimoniorum aequatio« stattgefunden, verkündete der Beamte die »Kaupsetning,«[2]) d. h. er eröffnete den Markt; damit verband er zugleich eine Verkündigung des Marktfriedens, jenes alten — auch in der deutschen Verfassungsgeschichte bekannten — Brauches. War der Markt eröffnet, die Kaufsetzung angesetzt, so waren Friedensstörungen strafbarer denn sonst und die Fremden standen dann unter dem speziellen Marktschutz.[3]) Die Eröffnung des Marktes war aber abhängig von der vorherigen Entrichtung der Abgabe; das findet sich zuerst in der Verordnung Christian I. von 1463.[4])

Die Notwendigkeit der Kaufsetzung wurde öfter eingeschärft; denn die fremden Kaufleute hatten begreiflicherweise die Neigung, sich von der Vermittelung der isländischen Behörde bei der Festsetzung der Preise zu befreien; auf Bitten der Isländer rügte Christian I. im Jahre 1480, daß die fremden Kaufleute sich nicht

[1]) Maurer, Island pag 196.

[2]) Guðbrand a. a. O. »ne autem quilibet ad libitum mercium et rerum suarum precium augeret, legibus nostris antiquissimis mercium et rerum precia praescripta sunt, nec solum inter conterraneos servata, sed etiam in contractu et commutatione exterorum adhibita et demandata est, hinc est solennis cujusque anni proclamatio Kaupsetning et in portu quolibet intrantibus navibus sacra et non violanda mercimoniorum aequatio, ne quis aliter emat aut vendat, quam in proclamatione ista continetur.« — Vgl. auch Finn Magnusen a. a. O., pag. 133.

[3]) „Wir wollen auch gnedigst verfügen, das dem Kaufmann, wen der marckttagk nach gebuer angesecht wirth, und sonst, zur billickeit soll bejegent werdenn.“ Brief Christian III. an den Hamb. Rat. 1549. Dez. 29. Orig. K. St. A.

[4]) Ketilson I. 51 ff.

Digitized by Google

an die landesübliche Kaufsetzung halten wollten, sondern die Waarenpreise nach eigenem Belieben ansetzten.[1])

Auch der Althing von 1490 schreibt die Einhaltung der Kaufsetzung vor.

Im 16. Jahrhundert verstießen die Hamburger oft gegen diese Bestimmung; der Althing von 1533, der unter Mitwirkung von Hamburger und Bremer Schiffern und Kaufleuten zu Stande kam, setzte fest, daß kein »kop scal hyr gesettet werden vor Philippi und Jacobi«, d. h. vor dem 1. Mai, während der Endtermin im Jahre 1530[2]) auf »Maryenn laterenn«, den 3. September, gesetzt ward. Beide Termine sind vielleicht schon vor dieser Zeit in Geltung gewesen. Auch gegen die Einhaltung dieser Termine wurde gesündigt.[3]) Die Gründe, die zu dieser Einrichtung überhaupt geführt hatten, entwickelt der Vogt Otto Stiges in seiner Rechtfertigungsschrift vom Jahre 1545:[4]) »und solches derhalben, das die leutt an der fischerey nichts vorseumen und sich mit des bir trinckens bey den schiffen und mussig gehens fleisen denn der fischerey, welche dem Kauffmann und leuten zu schaden«; aber auch im Interesse der Fremden bestehe die Einrichtung des Termins: »Es haben auch mehrer theyls kauffleut solches zu haltten gesucht und gebetenn; so auch solches nit gehalten werde, hetten diejenigen, als erst zu lande mit iren schiffen gelangen, den vorteyl vor den andern, und ist dem gemeinen kauffmann zum besten meitag zum anfangk des handels bestimbt.«[5])

Die Eröffnung des Marktes wurde ferner abhängig gemacht von der Annahme der Bedingungen und Bestimmungen des Althings über die Kaufstätte und die beim Handel zu beobachtenden

[1]) Lovsamling I. 37.

[2]) Deutsche Uebersetzung auf dem H. St. A.

[3]) Im Jahre 1535 klagten die Hamburger Islandfahrer bei ihrem Rat, daß die Engländer den Bischof veranlaßt hätten, vor dem 1. Mai mit ihnen zu handeln; die Engländer, darob zur Rede gestellt, hätten gesagt „deme papen gehoerede syne kerken tho remmen und nicht ohnen gesette tho makende." H. St. A.

[4]) Deutsche Uebersetzung auf dem H. St. A.; darüber steht „Islandische handlung Anno etc. 45."

[5]) Vgl. auch den Brief Christians III. an Bürgermeister und Rat von Kopenhagen, 1550. März 20., in dem das Verbot gegen die fremden Kaufleute, die den Isländern ihre Fische vor der Kaufsetzung „affmercke", erwähnt wird. Danske Mag. 4. Raekke. 5. Bind. pag. 194. (Deutsche Uebersetzung auf dem H. St. A.)

Digitized by Google

Formen; der Amtmann Peter Einerſon erklärte am 13. Juni 1546, daß er den Hamburgern, die ſich den Anordnungen des Allthings vom vorigen Jahre nicht unterwerfen wollten, nicht eher »de Kop setten« wolle, »sunder se vilent annemen, wo idt gedomet unde mich byfalen is by live unde gode etc.«[1])

Eine ſehr wichtige Seite des Verkehrs zwiſchen Isländern und Fremden betrifft die Maaße und Gewichte. Bei den rohen Formen, in welchen ſich der Tauſchhandel bewegte, war es unvermeidlich, daß grade bei Gelegenheit dieſer Frage es zu mancherlei Streitigkeiten kommen mußte. — Einige Bemerkungen, die aber weit entfernt ſind, auf eine nur annähernd vollſtändige Zuſammenfaſſung dieſer ſehr ſchwierigen Materie, zu der es eines tief eindringenden Studiums in die isländiſche Alterthumskunde bedarf, Anſpruch zu erheben, mögen hier geſtattet ſein.

Ohne näher auf die Maaß- und Gewichtseinheiten der Isländer einzugehen, ſei erwähnt, daß als Längenmaaß im 15. Jahrhundert die hamburgiſche Elle in Island allgemeine Geltung erhielt, und bis 1776 in Gebrauch blieb;[2]) auch dies iſt als ein Zeugniß für den großen Einfluß der hamburgiſchen Handelsherrſchaft in Island zu betrachten.

Schon das alte Geſetzbuch der Isländer, die Gragas, welches von dem Handel der Engländer und Deutſchen noch nichts weiß und nur die »orientales mercatores«, d. h. die Norweger in den Bereich ſeiner commerziellen Betrachtung zieht, ſetzt ſtrenge Strafen auf die Anwendung falſchen Maaßes und Gewichtes.[3])

Für die Islandfahrt der Engländer und Deutſchen wird die Benutzung richtigen Maaßes und Gewichtes von König und Althing als eine der wichtigſten Bedingungen hingeſtellt; der Althing von 1490 gilt für die „deutſchen Männer, die des Königs Brief für ſich und mit rechtem Handel und rechten Tonnenmaaßen, Achtel- und Vierteltonnen, Ellen, die bisher im Lande gegolten haben, fahren.“

[1]) H. St. A.

[2]) Dipl. Island I. 307. Im Allgemeinen vgl. über isländiſche Maaße und Gewichte: Poeſtion a. o. O.; ſodann „Briefe, welche eine von Herrn Dr. Uno von Troil im Jahre 1772 nach Island angeſtellte Reiſe betreffen. A. d. Schwed. Upſala u. Leipzig 1779, pag. 123—124.

[3]) Kanpabalkr Tit. 51. 52. (Gragas I. 462. 463.)

Digitized by Google

Auf dem Althing des Jahres 1526 wurde beschlossen, daß »twe tunne inn eynn ider hunderth« d. h., daß zwei Tonnen 120 Fische aufnehmen sollten, ferner: »und schollen ock islandeske wycht hebbenn unde elenn, de up altyng gemeten syndt«; endlich, daß die Achteltonne 30 Mark (=15 Pfund) und die Tonne 240 Mark (=120 Pfund) wiegen sollte.[1]) Dies ward im Althing von 1533 bestätigt und, um die Einheit von Gewicht und Maaß auf der ganzen Insel zu sichern, hinzugefügt »wicht sy vor suden und umme dath gantze landt na des logmannss punderen.«

Die erste Klage über falsches und schlechtes Gewicht der Deutschen hören wir verhältnißmäßig erst spät, ist aber schon als ein Zeichen des inneren Verfalls ihres isländischen Handels anzusehen. Der Althing von 1545 betont, daß es mit den Maaßen und Gewichten »bet nu her wunderlik gelik geholden is«; nun sei es aber anders geworden »umme des willen dat de Dudschen hebben nicht geholden, dat se gelavet hebben bevoren, tho bringende ungefalschede war und rechte mathe erer tunnen, quarteren und achtendelen«; es wird nun die neue Bestimmung getroffen, daß die Berechnung des Wertes der Fische nicht mehr von dem Gewichte der Tonnen ꝛc. abhängig gemacht, sondern eine Schätzung des Wertes vorgenommen werden solle; zu diesem Zwecke solle in jeder Kaufstätte eine Commission, bestehend aus »6 van den vornemesten mans, 3 utlandske und 3 inlandske« von dem königlichen Befehlsmann eingesetzt werden; diese Männer, denen die Eigenschaft »beide wis und vorstendich — und willich to sende beider nutte und beste« inne wohnen muß, haben über die »gildinge«, d. h. das richtige Verhältniß von Maaß und Inhalt zu wachen.[2]) Es scheint aber durch diese neue Einrichtung in die an und für sich schon verwickelte und schwer zu entscheidende Frage nur noch mehr Verwirrung gebracht und der Willkür noch weiterer Spielraum geboten worden zu sein. Schon bald darauf klagten die Hamburger bei ihrem Rate, daß »dar

[1]) Eine Mark Gewicht war = 8 aurar = 16 Loth = ½ Pfund.

[2]) Lovsamling I. 61. Deutsche Uebersetzung auf dem H. St. A. — Etwa um dieselbe Zeit klagte der Vogt Otto Stiges über die Deutschen „so furen sie in Iszlandt kleine achtentheyll, viertteyl unnd thonnen, da sie buttern, honnig und ther innen vorkauffen."

Digitized by Google

danne ock de meisthe irrunge und twespaldinge betherto van enthsthan is«, und baten, der Rat möge beim Bischof und beim Amtmann in Island befürworten, »dath nhu thokumpstich eindrechtich up dem Aldinge in Iszlandt de gebreke mochten vorhoeret und bigelecht werden, ock wath mathe, wicht und elen de hanterende kopman den Inwaneren des Landes nha dussem Jare scholle leveren.«[1])

Allmählich scheinen sich aber die Hamburger in die neue Einrichtung gefunden zu haben; die klugen Kaufleute fanden wol auch hierbei ihren Vorteil. Die metrologische Angelegenheit erscheint wenigstens in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts nicht mehr als Streitfrage. Der König versäumte jedoch nicht, in seinen isländischen Licenzen und Paßbriefen die Bedingung einzufügen »auch niemandt mit gewichte, ehlenn unnd massenn befurteilenn zu wollen.«[2])

Nachdem schon König Harald Harfagr den Verkehr mit Island mit einer Steuer belegt hatte, beanspruchten die späteren norwegischen Könige für die jedesmalige Erlaubniß dieser Fahrt die Verfügung über den vierten Teil eines jeden nach Island fahrenden Schiffes, sowie eine Abgabe von je 6 von 120 Fischen, und ebenso von jeder Tonne Schwefel, jedem Packen Vadmal und jedem Faß Thran eine 5 % des Inhalts betragende Gebühr.[3]) Diese Abgabe des »sekkegjeld« erscheint zuerst in einer Verordnung König Olufs vom Jahre 1382;[4]) sie wurde erhoben sowol von Isländern wie auch von Fremden.

Als im Beginn des 15. Jahrhunderts die Engländer auf der Insel erschienen, weigerten sie sich oft dem Könige sein Recht zu geben, sodaß dieser dadurch großen Schaden erlitt.[5]) Die Ver-

[1]) Brief der „Rhedere, schlippere unnd Koplude in Iszlandt hanterende" an den Rat, undatirt; ca. 1551. Orig. H. St. A.

[2]) Privileg für den Erzbischof von Bremen. 1581. Mai 3. Br. St. A.; vgl. den Paßbrief für Jochim Bocken. 1596. April 1 „alsz unsere Underthanen mit rechter unstrafflicher Maasze und Gewichte an denen wahren, so sie ihnen also zuführen werden, dermaszen recht vorhalten sollen" Orig. H St A.

[3]) Vgl. Maurer in Ny félags rit XXII. 119.

[4]) Reg. Dan. I. No. 2753, vgl. Finn Magnusen a. a. O. pag. 121 Anm. 1. Finn Magnusen nimmt 6 % an, setzt also das kleine Hundert (100 Stück) voraus.

[5]) Joh. Paulsson a. a. O. pag. 163. „Item jus Regis Norwegiae fuerat semper prius, quod qui licentiam a Rege habuerat transeundi ad Islandiam, quod ipse Rex Norvegiae habuit pro proprio quartam partem cuiuslibet navis ad Islandiam trans-

Digitized by Google

pflichtung, dem König den vierten Teil des Schiffsraumes vorzubehalten, ist dann allmählich außer Gebrauch gekommen.

Auch jene Abgabe des »sekkegjeld« veränderte sich im Laufe der Zeit; noch 1463 verbot Christian I. den Isländern den Handel mit den fremden Kaufleuten, ehe dieselben ihr »Seckegiaeld« entrichtet hätten;[1]) und der Althing von 1500 bestimmte, daß alle englischen Kaufleute dem Könige von je 120 Fischen 6 abgeben sollten;[2]) Christian II. tadelte 1516, daß die Isländer mit den fremden Kaufleuten handelten, bevor diese Ihm und der Krone »sin rette Secke-Giaeld og anden sedvanlig Rente« entrichtet.[3]) Als aber im Jahre 1523 derselbe König sein Gebot wiederholte, wird nun zuerst die Höhe der von den Fremden an den königlichen Beamten für den König zu zahlenden Abgabe mit 20 Gulden angegeben und mit dem Namen »told oc Rettighed, som thee oss aarligen pleige oc pliichtige ere at gifve« (Zoll und Gerechtigkeit, die sie uns jährlich zu geben pflichtig sind), bezeichnet.[4])

Von der Bezahlung dieser Abgabe, so sehen wir, wird die Erlaubniß zum Beginn des Kaufes und Verkaufes, des Tauschhandels abhängig gemacht. Später behaupteten deshalb die Hamburger, daß diese ganze Abgabe — 20 Gulden von jedem Schiffe — gegeben würde »vor de frigheit der Kopstede,«[5]) d. h. für die Eröffnung des Marktes; während dagegen der Vogt, dessen Ansicht der König sich anschloß, feststellte, die 20 Gulden seien »Ko. Mt. schatz oder Zollen geldt.«[6]) Im Grunde hatten die Hamburger Unrecht mit ihrer Darlegung: die Steuer der 20 Gulden von jedem Schiffe war eine auf der Fahrt ruhende Last; da der König die Fahrt an und für sich zu hindern in jener Zeit

---

euntis et cum hoc libere sex pisces de quolibet centenario in Northberne: de quibus Rex Norvegiae nihil habuerat, postquam isti [scil. Anglici] adiverant ad istos partes; et hoc redundat Regi et Regno quasi in infinitum damnum."

[1]) Ketilsøn I. 51 ff.

[2]) Finni Joh. Hist. eccl. II. 247.

[3]) Ketilsøn I. 162 ff; ob aus dem „og anden sedvanlig Rente", wie Ketilsøn annimmt, die Existenz noch einer anderen Abgabe neben dem Sekkegjeld hervorgeht, hatte ich für zweifelhaft; es wird ein Pleonasmus sein.

[4]) Finni Joh. Hist. eccl. II. 259.

[5]) Schreiben der Hamb. Islandfahrer an den Hamb. Rat, undat., ca. 1550, Orig. H. St. A.

[6]) Vertheidigungsschrift des Vogt Otto Stiges. Deutsche Abschrift, undat., ca. 1545. H. St. A.

Digitized by Google

kaum im Stande war, so mußte er die Entrichtung der diese Fahrt belastenden Steuer zur Bedingung für die Eröffnung der freien Kaufstätte am isländischen Strande, d. h. einen Vorgang, der von dem Willen des königlichen Beamten abhängig war, machen. Die Eröffnung des Marktes bot die beste Gelegenheit zur Einforderung der auf die Fahrt gelegten Abgabe.

In Folge dieser Meinungsverschiedenheit wurden im Althing von 1545 einige nähere Bestimmungen über die Abgaben der Fremden getroffen; es sollten von jedem deutschen Schiffe, »dat hir kumpt mith kopenschop inth landth« zwanzig Gulden bezahlt werden und zwar in Gold und Silber, nicht in kleiner Münze; alle Kaufleute, Deutsche oder Engländer, die dem Könige »in sinen tollen« andere Werte, als Gold und Silber geben wollten, mußten dem König je 6 von 120 Fischen, »alse se hir kopen und foren uth vam lande« geben. So kehrt hier der alte Ansatz des »Sekkegjeld« als Aequivalent für den neuen Satz der 20 Gulden wieder. Betont sehen wir, daß die Steuer die Handel treibenden Schiffe treffen soll; die Handelsschifffahrt wird besteuert.

Auch die Fischerei ohne Handel war einer Steuer unterworfen;[1] eine besondere Abgabe aber wird für die »Duggers«, die ausliegenden Fischer bestimmt; es sollte ein jeder Dugger, woher er auch immer kam, dem König 2 Angelotten, dem königlichen Befehlsmann aber 1 Tonne Salz und 1 Oxhoft Bier geben.[2]

Hier begegnen wir zuerst einer Abgabe an den königlichen Beamten; aber nicht nur die Duggers waren einer solchen unterworfen. Die Bremer hatten sich verpflichtet für die Besegelung der Häfen Kummerwage und Bodenstede dem königlichen Befehlsmann »etzliche Victualienn, als nemblich zwey last Mehlesz, zwei last Biersz, eine last Brodesz, eine Tunne weiss Saltz, eine Tunne Essigsz und darzu funfzig Pferden Huffeisen zu entrichten;« diese »steur« drückte, wie die Bremer 1567 klagten, hart; besonders, als ein Jahr der Fisch verdarb; da wurde der König um Herabsetzung dieser Abgabe gebeten.[3]

[1] Vgl. u. A. Norske Rigs-Reg. III. 219.
[2] Lovsamling I. 62; deutsche Uebersetzung H. St. A.
[3] Instruction für Tylemann Hernemann. 1567. Sept. 26. Br. St. A.

Digitized by Google

Es mußte im 16. Jahrhundert stets für die Erlaubniß der Ausübung von Handel und Fischerei mit und bei Island noch eine Licenz vom König erworben werden, und zwar gegen eine bestimmte Summe Geldes; also außer dem Zoll bestand die Licenzabgabe; in den Worten »den gebührenden Zoll sampt einer jährlichen Recognition« faßt eine Akte aus dem Ende des 17. Jahrhunderts beides zusammen.[1])

Ueber die Höhe dieser Recognition finden wir eine „aus einem höchst glaubwürdigen und denkwürdigen Manuscripte" und Notizen Holbergs entnommene Mitteilung; nach dieser sollen „die Kaufleute von Lübeck, Hamburg, Bremen und Oldenburg vormals, als sie die obgedachten Freyheiten hatten, (d. h. vor 1602), für jeden isländischen Hafen, den sie besegelten, nicht mehr als einen Portugalöser, das ist nach unserm heutigen Münzfuße (1757) ungefehr 23½ Rthlr." gegeben haben.[2])

Während der König wol gelegentlich von jenem Zolle, der in Island erhoben wurde, befreite,[3]) so ist eine unentgeltliche Gewährung der Licenz nicht nachweisbar. Auf die Entrichtung der Licenzgebühr folgte die Ausstellung des Paßbriefes, in welchem man nicht vergaß zu erinnern, daß dem Inhaber desselben erst »auff entrichtung des gebürligen, gewonligen Zollenss« der Handel auf Island gestattet werden solle.[4]) Wird so die Notwendigkeit der Bezahlung der Zollabgabe in öffentlichen Dokumenten ohne Umstände betont, so ist dagegen von der dem König für die Licenz zustehenden Steuer direkt und öffentlich nie die Rede. Diese Licenzgebühr war eine Privateinnahme des Königs und die Höhe derselben wol auch nicht konstant, sondern nach dem Verhältniß von Angebot und Nachfrage veränderlich; sicher überboten die Concurrenten sich dabei gelegentlich; das scheint König Friedrich II. anzudeuten, wenn er dem Hamburger Rate schreibt, er sei gerne bereit, den Hamburgern auch fernerhin auf ihr An-

[1]) „Einige ausz den Acten und Documenten gezogene unwiederlegliche argumenta etc." H. St. A.

[2]) Stange-Schlegel I. 322. Anm.; ein Portugalöser galt im Jahre 1579: 33 ß lüb.; vgl. C. C. Gaedechens, Hamb. Münzen und Medaillen. II. 204.

[3]) So Norske Rigs-Reg. II. 643.

[4]) Königl. Paßbrief für Jochim Bocken u. Gen. 1596. April 1. Orig. H. St. A.

suchen die Besegelung isländischer Häfen zu erlauben, »sofern sie davon thun wollen, was andere uns davon leisten.«[1])

Die eigentliche Bedeutung der deutschen Islandfahrt liegt im Handel; nicht der Fischerei wegen unternahmen die Hamburger, Bremer und Lübecker diese Fahrt, die im 15. und noch tief hinein ins 16. Jahrhundert ihre längste und gefahrvollste Seereise überhaupt war; sie wurde unternommen, um auf jener fernen Insel Tauschhandel zu treiben, gegen deutsche Waaren isländische Produkte einzutauschen. Diese Unternehmung mit all ihren Gefahren muß uns jetzt außer allem Verhältniß zu dem materiellen Erfolg, wenn wir diesen auch nicht statistisch nachweisen können, erscheinen; im Jahre 1565 meinten aber die hamburger Islandfahrer, die ganze Fahrt brächte keine 100,000 Thaler ein. Wir dürfen jedoch nicht vergessen, daß in jener Zeit die isländischen Rohprodukte im allgemeinen Waarenhandel eine unvergleichlich wichtigere Rolle spielte als jetzt, wo bei der Mannigfaltigkeit der dieselben Produkte hervorbringenden Länder der Konsument nur noch bei wenigen Waaren auf den Bezug aus einem einzigen Lande beschränkt ist. Und im Allgemeinen ist, trotz der vielen durch die Elemente und politische Verwickelungen drohenden Gefahren, die Bilanz des hamburgisch-isländischen Handels doch wol eine für die Hamburger günstige gewesen; hätten die klugen Rechner so geklagt, als es nun zu Ende ging mit der alten Fahrt? Und hätte man sich soviel Mühe gegeben, das Verlorene wiederzugewinnen, wenn man früher nur Schaden dadurch erlitten?

Auf der einen Seite stand ja allerdings ein großes Geschäftsrisiko; die Reise war gefährlich; stets drohten Verbote seitens des Königs; und die ausstehenden beträchtlichen Schulden waren bei einem Verbot der Islandfahrt wol ganz verloren; dem gegenüber aber war der Gewinn beim Tauschhandel sehr beträchtlich; im Einzelnen ist das nicht nachweisbar; nur beim Schwefelhandel werden wir einer diesbezüglichen Angabe begegnen.

Im Folgenden wollen wir die einzelnen isländischen Produkte, die auf den hamburgischen Markt kamen, etwas näher betrachten.

[1]) Friedrich II. an den Hamb. Rat. 1585. Febr. 15. Orig. H. St. A.

Digitized by Google

Der Hauptexportartikel Islands ist der Fisch; den gekrönten Fisch sehen wir in dem Wappen dieser Insel und auch im Siegel der Islandfahrerbrüderschaft in Hamburg erscheint der Stockfisch. Seit unvordenklichen Zeiten erfreuen sich die Meeresgewässer um Island herum eines ungeheuren Fischreichthums; vor der Entdeckung der Neufundländer Bank war bei Island der beträchtlichste Stockfischfang. Zunächst diente dieser Fischreichthum dazu, den Einwohnern der Insel ein notwendiges Nahrungsmittel darzubieten; der Ueberschuß bildete das Mittel, wodurch im Tauschhandel mit den fremden Ankömmlingen die Isländer ihre bescheidenen Ansprüche auf Verbesserungen ihrer ökonomischen und sozialen Lage befriedigten.

Der die isländische Küsten vorwiegend aufsuchende Fisch ist der Stockfisch, Dorsch, Kabliau, überhaupt viele Arten des Gadus. Der Konsum dieses Fisches ist im Mittelalter und noch tief hinein in die neue Zeit ein ganz ungeheurer gewesen; er bildete eine beliebte Fastenspeise in katholischen Gegenden, wurde aber auch außerhalb der Fastenzeit sehr viel genossen; die Reformation hat diesen Fisch nicht verdrängt; jetzt wird er allerdings weniger in Mittel- als in Süd-Europa konsumirt.

Da der Fisch meist über ein großes Gebiet geschafft werden mußte, ehe er zur Konsumption gelangte, so wurde er demgemäß behandelt, d. h. exportfähig gemacht. An einen Transport des lebenden Fisches von Island nach Hamburg ist nicht zu denken; abgesehen davon, daß in jener Zeit die dazu notwendigen Einrichtungen auf den Schiffen fehlten, zog der damalige Geschmack diesen Fisch in gesalzenem oder gedörrten Zustand vor. Die Hamburger scheinen den isländischen Fisch in der Regel schon gedörrt oder gesalzen aus Island ausgeführt zu haben, während es von den Engländern heißt, daß sie überwiegend den frischen, nassen Fisch exportirten.[1]) Wie wir oben gesehen, war die isländische Fischerei der Deutschen im 16. Jahrhundert nur geringfügig; meist tauschten sie den Stockfisch von den Isländern ein; ob er schon exportfähig eingetauscht oder erst von den Deutschen dazu gemacht wurde, muß

[1]) Vgl. unten im Anhang No. I.

Digitized by Google

dahingestellt bleiben.[1]) Ueberhaupt sind die uns zugänglich gewordenen Nachrichten über diese technischen Einzelheiten äußerst spärlich.

Auf den hamburger Markt kam der Fisch unter sehr verschiedenen Bezeichnungen, die auf die mannigfaltigen Zubereitungsarten desselben hindeuten. Der allgemeine Name ist Islandfisch;[2]) sodann Stockfisch, Mutfisch, Klipfisch, Rotscher, Flachfisch, Hartfisch, Hoevetfisch, Gildefisch, Ling, Kod, Tidtling; dann die direkt auf die Behandlung mit Salz hinweisenden Namen »soltefisch,« »soltelungen«; als lateinische Bezeichnung finden wir »strumulus.«[3])

Sobald der Deutsche in Island sich in den Besitz von Fischen gesetzt, pflegte er dieselben mit einem besonderen Zeichen zu versehen; dazu dienten eiserne Werkzeuge.[4]) Die hamburger Kaufleute und Islandfahrer Hans Hesterberch und Herman von der Hude, welche im Jahre 1532 gemeinsam ein Schiff nach Island ausrüsteten, benutzten damals das Zeichen **S** als Marke für ihre Fische, und sie erklärten, als ein Engländer die mit diesem Zeichen versehenen Fische für sich in Anspruch genommen hatte, vor dem hamburgischen Rat, daß sie dieses Zeichen schon seit vielen Jahren in Gebrauch hätten.[5]) Da die Bezeichnung der Fische oft schon vorgenommen wurde, ehe der Kauf abgeschlossen war, so gab dies gelegentlich Anlaß zu Streitigkeiten; der Entwurf des Reglements von 1533 sieht diesen Fall vor. Sonst wissen wir über die Markenbezeichnung der Fische gar nichts; nicht unmöglich ist es, daß sie allmählig überhaupt außer Gebrauch kam; es muß eine

---

[1]) Wenn es heißt „500 soltefisch unnd 80 solten lungen, die in der kopstede gekhofft syn" (H. St. A.), so scheint dies auf den Kauf der schon gesalzenen Fische hinzuweisen.

[2]) Vgl. Schonevelde, Ichthyologia. (Hamb. 1624) pag. 22 „Zallfisch vel Iszlandisch Fisch ex asellis fit apertis et explicatis, a patria Islandia et numero quo divendi solet sic dictus."

[3]) Ich halte mich für zu wenig sachverständig, um über die Zubereitungsarten, die sich hinter den verschiedenen Bezeichnungen verstecken, Erörterungen anzustellen, und verweise auf den schon genannten Schonevelde; vgl. auch die Bemerkungen von Heincke in der Zeitschrift d. Gesellsch. f. Schleswig-Holst.-Lauenb. Gesch. Bd. 9. pag. 96 ff. sowie Schiller-Lübben Mittelniederdeutsches Wörterbuch, unter den einzelnen Namen.

[4]) „Certificatio pro Hans Hesterberch et Herman von der Huden." 1532. Nov. 16. H. St. A. „diversis ferreis instrumentis ad hoc factis et fabricatis."

[5]) Vgl. ebenda: „signum nostrorum, quo pisces signaverant et in signandis piscibus multis iam annis usi fuerant."

Digitized by Google

sehr mühselige Arbeit gewesen sein, jeden einzelnen Fisch mit einem Zeichen zu versehen. —

Die Fische wurden wol teils in Tonnen, »bagghenn«, gepackt, teils unverpackt und lose nach Deutschland transportirt; nach der Art der Zubereitung der Fische wird sich der Transport gerichtet haben.[1])

Sehr wenig orientirt sind wir über die Preise der Fische in Island; eine bestimmte Taxe für den Tauschhandel der Deutschen existirte nicht; und direkte Einzelangaben über aequivalente Waaren fehlen.[2]) Am Ende des 16. Jahrhunderts wird einmal 1 Last Fische = 25 Thaler gerechnet.[3])

Besser als über den Einkaufspreis des Fisches sind wir unterrichtet über den Marktpreis, den der Fisch in Hamburg fand; hier liefern uns die Rechnungen der Islandfahrer (1520 – 61) wieder willkommenes Material. Der Durchschnitt aus 18[4]) angegebenen lastweise stattfindenden Verkäufen von Fischen ohne Qualitätsangabe stellt sich auf 86 ℔ 6 ß, d. h. der einzelne Fisch kostete durchschnittlich 13,77 ß; dagegen ergiebt sich aus 15[5]) Verkäufen, die nach hundert Fischen (d. h. 120 Stück = 6 Stiege) geschahen, als Durchschnitt 6 ℔ 11 ß 8 ₰ für 120 Stück Fische, d. h. für

[1]) Islandfahrerbuch pag. 192: Um 2 „bagghenn rottszcher" waren 5 „tunnenn bande"; 1 bagghen wog 90 Pfund. Aus den Angaben der Schifferbücher (s. unten) 1622 ff geht hervor, daß damals der Transport der Fische in losem Zustande überwog.

[2]) Wenn Bischof Ogmund von Skalholt sich verpflichtet hatte, für ihm von dem Hamburger Bürger Henne Sander vorgestreckte 15 Thaler „druttlich wete viskes", d. h. 80 Fische, für 1 Thaler zu geben. (H. St. A. Concept eines Briefes des Hamb. Rats an den Bischof Gissur. 1541. Aprit 7), so haben wir es hier wol mit nicht unbedeutenden Wucherzinsen zu thun. — In dem Vertrage des Lutke Smidt mit Robert Legge (1532) werden 40 Last Fisch = 200 Nobel gesetzt (H. St. A.); rechnet man 1 Nobel = ⅓ Pfd. Sterling = 10 ℔ lüb. (gütige Mitteilung von Dr. R. Ehrenberg), so würde sich als Werth einer Last Fische in Island rund 20 ℔ ergeben.

[3]) Norske Rigs-Reg. III. 164.

[4]) Diese 18 Preise sind: 70 ℔; 71; 78; 80; 82; 83 ℔ 12 ß; 84; 85; 86; 87 ℔ 8 ß; 88 (2 mal); 90; 90 ℔ 5 ß; 92; 93; 100 (2 mal).

[5]) 3 ℔ 12 ß; 4 ℔ 4 ß; 4 ℔ 6 ß; 5 ℔ 2 ß; 7 ℔ (2 mal), 7 ℔ 4 ß; 7 ℔ 5 ß (4 mal); 7 ℔ 8 ß; 7 ℔ 12 ß; 9 ℔; 9 ℔ 11 ß. — Isländische Fische wurden folgendermaaßen berechnet:

1 Last = 10 Hundert
1 Hundert = 6 Stiege
1 Stiege = 20 Fisch;

vgl. Achacius Dörinck, Arithmetica. (Hamburg. 1549.) Das „Hundert" ist hier also das sog. große Hundert (120 Stück). — Ueber Fischpreise vgl. auch v. Buchwald, Schlesw.-Holst. Fischereiverhältnisse im 15. Jahrhdt. (Zeitschrift d. Gesellsch. f. Schlesw.-Holst.-Lauenbg. Geschichte, Bd. 12) pag. 89 ff.

Digitized by Google

den einzelnen Fisch 10,77 ß. Natürlich spielt bei diesen Preisen die Qualität, wie auch das Verhältniß von Angebot und Nachfrage eine große Rolle; die Erträge der auf derselben Seite der genannten Rechnungen verzeichneten Fischverkäufe zeigen nicht selten größere Schwankungen.

Die Preise einzelner Qualitäten stellen sich folgendermaßen: 100 Tytling, d. h. eine kleine zarte Stockfischart, wurden mit 3 ℔ bis 3 ℔ 8 ß bezahlt; 100 »halfwassene« mit 4 ℔ 12 ß; für ausgeschossene, »uthsehot«, werden 2 ℔ 8 ß, aber auch 4 ℔ 12 ß das Hundert gegeben.

Für die zweite Hälfte des Jahrhunderts finden wir einige Angaben über Fischpreise in den Hoep'schen Handelsbüchern;[1]) Hoep verkauft für einen höheren Preis als früher die Islandfahrer; einmal erhält er für eine halbe Last »Islandsfisk« 10 ℔ 15 ß, d. h. (das fläm. Pfund = 120 ß hamb. gerechnet) für 75 ℔ 15 ß, ein ander Mal für die Last 15 ℔ 10 ß oder 113 ℔ 2 ß; und in einem Briefe erwähnt er, daß er den »Islandesck fisk de nie« für 14 Pfund = 105 ℔ verkaufen wolle; in diesen wenigen Angaben bei Hoep schwankt der Preis für die Last also zwischen 105 ℔ und 151 ℔ 14 ß; d. h. innerhalb etwa 30 Jahren ist derselbe um 25—75 % gestiegen; dieser Vorgang erklärt sich durch die allgemeine Preissteigerung in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts.

Wir können den isländischen Fisch und sein Dasein im hamburgischen Verkehr noch lange Zeit durch die Zollrollen der Stadt verfolgen.[2]) Hier lasse ich einige Zollsätze dieses Artikels folgen.

---

[1]) In der Hamb. Commerzbibliothek; vgl. Zeitschrift d. Vereins f. hamb. Gesch. VIII 139 ff.

[2]) Ueber die Zollrolle von 1548 vgl. Mitt. d. V. f. hamb. Gesch. XII. pag. 343; von der von 1621 Abschrift in der Commerzbibliothek; von 1647 Abschrift im H. St. A., Cl. VII, Lit. Eu, Pars. II. No. 3, vol. Ia. I. und in der Commerzbibliothek; von 1653 ebenda Abschrift; ebenda auch die Zollsätze von 1611 für die Engländer. — An der angegebenen Stelle im Stadtarchiv findet sich auch ein Verzeichniß von Solchen, die den Zoll für isländische Waaren noch nicht entrichtet haben, z. B. „Jurgen Wegener vam 47 und 48 yare und der Iszlandeschen reyse tho und van der see," yss: 16 ℔ 1 ß 6 ₰. Eine allgemeine Bestimmung über die Zölle Hamburg's auf isländische Waaren findet sich im Receß von 1579. Barteld a. a. O. pag. 187.

Digitized by Google

Isländische Fische:
Von der See:

	gewogene Last	gezählte Last	100 Stück	1 Pack
1548	6 ß	4 ß	5 ß	4 ß
1621	6 ß	6 ß	6 ß	
1647	6 ß	6 ß 6 ß	6 ß	6 ß
1653	9 ß			

Zur See:

	gewogene Last	gezählte Last	100 Stück
1548	6 ß	6 ß	6 ß
1621	6 ß	6 ß	6 ß

Isländische Lenge (Lingfisch):

1548: 1 Last { von der See / zu der See } 6 ß

Etwas anderes waren die Zollsätze für die von den Engländern ein- und ausgeführten isländischen Fische:

	gewog. Last	gez. Last	1 Last isl. Lengen	100 isl. Fisch
1548 Einfuhr		8 ß		
1611 Ausfuhr	6 ß	4 ß	6 ß	5 ß

die Zollrolle von 1653 ist die letzte im 17. Jahrhundert, in welcher ich isländ. Fische erwähnt finde.[1])

In der Stader Zolltaxe von 1692 werden dieselben auch nicht mehr genannt, dagegen begegnet uns noch in der Taxe der Courtage für die Mäkler von 1740[2]) die Angabe: Isländischer oder

[1]) In einer Bremer Zollrolle von 1657 kommt „Hillender und Islender Fisch" vor; Lindemann a. a. O. pag. 5, Anm.

[2]) Klefeker, Sammlung der Hamb. Gesetze VI. 359; in der Mäklerordnung von 1654 wird die Courtage, welche die Mäkler von den Contrahenten zu erhalten haben, für 100 Pfund „Dürr Islandisch Fisch" auf 6 ß festgesetzt. (Mandatensammlung der Commerzbibl.)

Digitized by Google

Flach-Fisch getrucknet oder gesalzen, das 100 ℔: 23. Endlich finden wir für diesen Fisch im Jahre 1800 im „Zolltarif von Hamburg nach der neuesten Aufnahme" Zollsätze vorgesehen.

Ueber die Quantitäten von Fischen, die von Island direkt nach Hamburg geführt wurden, können einige Zahlen aus den Schiffslisten von 1622 ff. angegeben werden. Von den 12 überhaupt im Jahre 1622 von Island in Hamburg eingetroffenen Schiffen führten 10 neben anderen Waaren Fische herbei, zusammen 378 Last drögen =, — Mut- und Klipfisch, d. h. 1,134,000 Pfund;[1]) im Jahre 1623 kamen, zum Teil über Glückstadt, 93 Last drögen, = harden = und Klipfisch, sowie »soltelengen« und 10000 Stück drögen = und Klipfisch, 1628: 72 Last „Islandisch" = und Klipfisch, sowie 6 Tonnen Fisch; 1629: 174 Last drögen = und Klipfisch, 7 T. soltefisch, 6 T. Mutfisch und 500 Stück Klipfisch. Leider verhindert diese verschiedene Art der Quantitätsangabe eine Vergleichung derselben. Daneben kommen in diesen Jahren oft größere Massen von nordischen Produkten, darunter Stockfische, gesalzene Fische, über Bremen nach Hamburg; so im Jahre 1623 durch den Schiffer Lammert Cornelis 6000 isländische Fische.

Noch ein paar Worte über den Verbleib des Fisches, wenn er in Hamburg seinen Käufer gefunden. Ein Teil blieb selbstverständlich in Hamburg; außer einzelnen Personen nennt das Islandfahrerbuch von hamburgischen Käufern die Mönche von St. Johannis, die Fischweicher;[2]) sodann in der Umgegend Abnehmer aus Ütersen, Krempe, Trittau, Harburg, Stade, Lüneburg, Ülzen, Bremen, Emden.[3]) Doch ist der Fisch ohne Zweifel noch viel tiefer nach Deutschland hereingedrungen; es verschwindet aber dann

[1]) Die gewogene Last hat, nach der Zollrolle von 1653, 3000 ℔.

[2]) Die Ordnung der Fischweicher von 1578, Art. 7 bestimmt „Der schall ock nemandt kabbelouwe koepen unde uthschepen, er de vischwekers des genoch hebben vor disse stadt, idoch na rhade der weddeheren, und daraver schölen de vischwekers den koep maken na oldem bruke. Worde he averst ane verlöff desz erbaren rades uthgeschepett, so mögen de oldermede van den tollenherren vorlöff nehmen, de werden ehnen einen knapen mede dohn undt mögen ene weddermumme inhalen" (Rüdiger, Zunftrollen pag. 81). Ueber das Verhältniß der Fischweicher zu den Islandfahrern und den Fischverkauf habe ich leider nichts in Erfahrung bringen können; die Islandfahrerbrüderschaft verkaufte wol ihre Fische, ohne auf die Fischweicher Rücksicht zu nehmen.

[3]) Der vertriebene Bremer Bürgermeister Detmar Kenckel, der von Oldenburg aus seine Handelsgeschäfte betrieb, verkaufte etwa Ao. 1566 „Islander Fisk" nach Verden. (Bremisches Jahrbuch VII. 30.)

Digitized by Google

sehr schnell das die Herkunft desselben andeutende Beiwort; in zahllosen Wirtschaftsregistern u. dgl. des Binnenlandes findet man die Ausdrücke Stockfisch, Kabeliau u. dgl.; die Bezeichnung des nationalen Ursprungs nie. Begreiflich genug: die Tradition von der Herkunft verflüchtigt sich schnell hinter dem Hafenplatz;[1] hier aber nötigten schon die durch die Heimat des Fisches bedingten Unterschiede der Zollsätze, also ein rein praktischer Grund, zur Trennung der Ausdrücke. Diese Thatsache macht sich auch bei den anderen isländischen Waaren, wie überhaupt bei vielen ausländischen Produkten in früherer Zeit, geltend, beim Fisch aber in ganz besonderer Weise.

Wir haben schon erwähnt und in den Zollrollen bestätigt gefunden, daß Hamburg auch isländische Fische zur See ausführte. Im Jahre 1532 sandten Johannes Hesterberg und Hermann von der Hude 8 Last und 600 Fische nach England an ihren dortigen Factor und »socius« Gerhard Nygebur in London zum Verkauf daselbst.[2] Die Islandfahrerbrüderschaft verkaufte in England Fische »der broderschop tom bestenn« und 1558 sandte sie Fische, die in Hamburg unverkauft geblieben waren, nach Amsterdam und ließ sie dort losschlagen. Der hamburgische Receß von 1548 erlaubte, wie wir sahen, die Ausfuhr isländischer Fische ausdrücklich. —

Außer diesem Seefisch wurde zeitweise auch ein Süßwasserfisch aus Island exportirt, nämlich der Lachs; denn die Flußgewässer der Insel erfreuen sich noch heute eines großen Reichtums an diesem Fisch.[3] Zeugnisse von der Einfuhr isländischen Lachses nach Hamburg begegnen erst im 17. Jahrhundert; das Schiff des Claus Hadeler brachte im J. 1614 eine Last isländischen Lachs nach Hamburg.[4] Im Jahre 1622 werden 2 Tonnen Lachs und

[1] Ein weitgereister und welterfahrener Mann wie Martin Behaim wußte allerdings sehr gut über die Heimat des Stockfisches Bescheid; deshalb versäumte er nicht, auf seinen Globus (1492) bei Island die Bemerkung zu machen „In der Insel Island fahet man den Stockfisch, den man in unser Land bringt.“ Ghillany, Geschichte des Seefahrers Ritter Martin Behaim. — Auch in der „Arithmetica“ des Georg Stichel (Leipzig 1551) werden Eislendische visch“ in Beispielen aufgeführt.

[2] Vgl. oben pag. 72, Anm. 4.

[3] Olafsen og Povelsen, Reise igiennem Island I. § 91. 162. 343; vgl. auch Philosophische Schilderung der gegenwärtigen Verfassung von Island (Altona 1786), pag. 437; Lindemann in Petermanns Mitteilungen. Erg.-Heft No. 60, pag. 30.

[4] H. St. A. Cl VII. Lit. Ed. No. 4 Lit. D. (Zoll.)

dazu für »30ℓ lesse« eingeführt; 1629: 8 Tonnen. Sehr bedeutend ist der Verkehr in diesem Artikel wol nie gewesen. Andererseits galt deutscher Lachs den Isländern als Leckerbissen; die Bremer sandten etwa 1581 dem Vogt eine Portion getrockneten Weserlachs als Angebinde.[1])

Der Reichtum Islands an Schwefel bewirkte, daß dieser schon früh ein Ausfuhrartikel wurde.[2]) Lange Zeit hat der isländische Schwefel, der namentlich den Quellen von Reykialid im Norden und Krisevig im Süden entspringt, den Bedarf für Nordeuropa gedeckt. Im 16. Jahrhundert bildet Schwefel neben dem Stockfisch für die deutschen Islandfahrer den Hauptausfuhrartikel, und zwar scheinen sie ihn hauptsächlich aus Island-Norden geholt zu haben;[3]) Husavik war der Ausfuhrhafen für Schwefel. Die erste Verleihung der Erlaubniß Schwefel zu holen finde ich im Jahre 1532; doch ist diese Waare schon früher nach Hamburg exportirt worden; damals wurde den hamburgischen Ratsherren Peter van Spreckelsen und Ditmer Kohl vom König gestattet, ein Schiff nach Husavik zu senden, um Schwefel und andere Güter dort zu holen.[4]) Als Concurrenten der Hamburger im Schwefelexport werden in dieser

[1]) Brief des Vogtes Joh. Bockholt an die Bremer Bürger Christoffer Meiger und Bernt Loseckann, 1582. April 6. (Br. St. A.); der also Beschenkte äußert sich über dies Präsent folgendermaaßen „dannecke ick Iw frundlich des tho geschickeden nnnd vereheredenn drogen Wesser Lasses, were in warheit, dewile it unverschuldet, nicht nodig gewesenn, weldenn ock zwar nicht angenommen, wen he dem boden wedderumb tho rugge tho dragenn nicht were beschwerlich gewesenn."

[2]) Einige Zeugnisse für die Kenntniß von dem Reichtum Islands an Schwefel im 16. Jahrhundert: Aarsberetninger etc. IV. 31 (1536): „Iseland he found hat great plentie of brymestone"; Absalon Pedersson, Norges Beskrivelse (1567—70) pag. 99: „Det land er rigt af svovel" (Nicolaysen, Norske Magasin. I.). vgl. auch Gorles Peerse, Van Yslandt (Jahrbuch des Vereins f. niederdeutsche Sprachforsch. Bd. 9) pag. 119, Vers 94. — Bezeichnend ist die in zweifacher Beziehung auf Island hindeutende Benennung der Kleidung, mit welcher sich nach des Bischofs von Lübeck Ordnung für den Aussätzigenthurm vom 12. Juni 1294 die Aussätzigen kleiden sollen: „omnes autem simplici panno, scilicet griseo watmalico vel sulphurico vestiantur" (Lüb. Urk. Buch III. No 32). — Eine Arbeit über den Handel mit isländischen Schwefel, die, wie Herr Prof. K. Maurer mir gütigst mitteilt, in den Rit poss islenzka Laerdómstista felags sich findet, ist mir nicht zugänglich gewesen. Vgl. auch Finni Joh. Hist. eccl II. 15 Anm. a.

[3]) Vgl. G. Peerse, Vers 95:

„De Swevel wert vor Norden ut den Bergen gegraven."

Doch finden sich auf der Karte des Olaus Magnus vom Jahre 1539 grade im Südwesten der Insel Schwefelquellen angegeben, im Norden dagegen keine.

[4]) Frederik I. danske Registranter, udgivne ved Erslev og Mollerup, pag. 395. — Ditmar Kohl kaufte im Jahre 1532 der Islandfahrerbrüderschaft ihren Schwefel ab. Islandfahrerbuch pag. 334.

Digitized by Google

Zeit namentlich die Holländer genannt; in jenem königlichen Briefe wird der isländische Beamte angewiesen, den Schwefel nur an die genannten Hamburger, nicht etwa an Holländer zu geben; und einige Jahre darauf beschwerte sich der hamburgische Rat bei dem Bischof Jonas Araeson von Holum über Begünstigung der Holländer beim Schwefelhandel.[1]) Bis zum Jahre 1561 haben die Hamburger die Schwefelausfuhr aus Island lebhaft betrieben; ihre Behauptung im Jahre 1561, sie wären nur mit 2 oder 3 kleinen Schiffen nach Island-Norden gefahren,[2]) um Schwefel zu holen, ist mit Vorsicht aufzunehmen. — Auch von den Lübeckern wissen wir, daß sie mit isländischem Schwefel handelten.[3])

Eine Mitteilung über den Tauschwert des Schwefels in Island gibt uns der Commentar zu der Karte des Olaus Magnus aus der Mitte des 16. Jahrhunderts; es heißt da, daß 1000 Pfund für ½ Dukaten gegeben wurden.[4])

In den Rechnungen der Islandfahrerbrüderschaft in Hamburg spielt Schwefel eine hervorragende Rolle; nicht unbedeutende Quantitäten dieses Artikels gingen zeitweise durch die Hände der Brüderschaft, so einmal 8 Tonnen mit einem Gesammtgewicht von 2511 Pfund; sie erzielten einen Verkaufspreis von 62 ℔ 12 ß. Im Allgemeinen wird in diesen Rechnungen der Preis des Schwefels je für 100 Pfund angegeben; derselbe schwankt (1520—1561) zwischen 2 ℔ 8 ß und 4 ℔ 8 ß; der Durchschnitt von den 10[5]) Preisangaben jener Rechnungen beträgt 3 ℔ 13 4½ ₰. — Wenn die Hamburger, wie wir sahen, in Island für 1000 Pfund ½ Dukaten, d. h. in hamburger Münze ca. 40 Schillinge (im Jahre 1537)[6]) gaben, für 100 Pfund demnach 4 Schillinge, so würde der Brutto-Gewinn beim Verkauf (3 ℔ = 48 Schillinge als Durchschnittspreis angenommen) 1600 Procent betragen. Absalon Pedersson hatte Recht, wenn er etwa 1568 die Aufzählung der isländischen Produkte mit den Worten schließt »und andere solche Waaren,

[1]) Concept eines Briefes des Rats an den Bischof vom 25. Mai 1536; H. St. A.

[2]) Vgl. oben.

[3]) Die Lübecker Islandfahrer Gerdt Ruther, Jürgen Koninck und Cordt Kroenn an den Lübecker Rat. (Frühjahr) 1557. Abschrift. H. St. A.

[4]) Brenner, Die ächte Karte des Olaus Magnus, pag. 6 Anm. 3.

[5]) Es sind: 2 ℔ 8 ß; 2 ℔ 14 ß; 2 ℔ 15 ß; 3 ℔ (5 mal); 3 ℔ 4 ß; 4 ℔ 8 ß.

[6]) O. C. Gaedechens, Hamb. Münzen und Medaillen II. 203.

die viel Gold und Silber in anderen Ländern werth sind.«[1])

Einzelne Schwefelsorten werden nicht angegeben; doch werden die verschiedenen Preise sich jedenfalls durch die verschiedene Qualität der Waare erklären; nur wird manchmal dem Schwefel das Beiwort »lutteren« gegeben.

Der Schwefel wurde in Island in Tonnen gepackt; diese waren von verschiedener Größe; das Gewicht[2]) der in dem Islandfahrerbuche notirten Tonnen Schwefel schwankt zwischen 300 und 490 Pfund für die Tonne, und die Durchschnittszahl der 11[3]) angegebenen Gewichte beträgt 357,4 Pfund; auch halbe Tonnen kamen vor, so zu 171 und 178 Pfund.[4])

Mit dem Jahre 1561 nahm, wie oben erwähnt, die freie Ausfuhr des isländischen Schwefels durch die Deutschen ein Ende. Einer Ausnahme von dem damals ausgesprochenen Verbot der Schwefelausfuhr außer durch die königlichen Kaufleute begegnen wir im Jahre 1593; damals wurde dem Jon Marttensson in Island erlaubt, für dieses eine Mal an Ausländische Schwefel und »Braendsteen« von seinem Besitze zu verkaufen.[5])

Es muß dahingestellt bleiben, ob nicht trotz des Verbotes noch Schwefel von Island nach Hamburg geführt ist. Matthias Hoep importirte 1573 vielen Schwefel, doch wird der Ursprung desselben nicht angegeben. Ueber Kopenhagen wird die Einfuhr wol noch fortgedauert haben. In den Schifferbüchern aus dem 17. Jahrhundert finden wir keine diesbezügliche Angaben.[6]) Allmählich wurde

[1]) Nicolayſen, Norske Magasin 1. pag. 100.

[2]) Die Tonnen wurden, ehe sie dem Aeltermann abgeliefert wurden, auf die Waage geschafft und dort gewogen; für diesen Transport durch die Stadt finden sich mehrfach Ausgaben notirt, so „vor 1 t. swesselsz ut der wage in Arent vam Hagen hus to foren: 3 ß", oder „geven vor 2½ t. szwefels van dem brook to faren up de waghe unde wedder in Arend van Hagens hus, is 2 ß."

[3]) 300, 321 (2 mal), 343, 350, 351, 358, 360, 367, 368, 490.

[4]) d. h. „myt holt", also brutto; bei diesen halben Tonnen ist auch das Gewicht der ½ Tonne selbst angegeben: ½ Tonne wog 22 Pfund.

[5]) Norske Rigs-Reg. III. 285.

[6]) Justi, Abhandlung von den Manufacturen ꝛc. 3. Aufl. II. 509. „Der meiste Schwefel in den europäischen Commercien kommt daher (scil. aus Island)." Marperger, Kaufmanns Magazin. 2. Aufl. Hamb. 1733. s. v. Schwefel „kommt meistens aus Island, Böhmen, Türkey, Neapolis und von Goszlar." Dagegen Horrebow, „Zuverläßige Nachrichten von Island" (a. d. Dän. 1753), pag. 383: „Ehedem ist auch Schwefel aus Island verführet worden, jetzt aber nimmt man ihn nicht mehr an." Die ganze Ausfuhr von Schwefel aus Island betrug von 1732 bis 1734 nur für 180 Reichsthaler. Philosophische Schilderung pag. 444. — Vgl. auch Preyer und Zirkel, Reise nach Island, pag. 72.

Digitized by Google

der isländische Schwefel überhaupt vom allgemeinen Markte verdrängt, obwol der Reichtum der Insel an dieser Waare noch immer ungeheuer ist. —

Eine lebende Waare, durch die Island lange Jahrhunderte hindurch hochberühmt war, ist der Falke.[1]) Schon Kaiser Friedrich II. lobt die isländischen Falken als die besten, und solange die Falkenjagd ein beliebter Sport gewesen ist, so lange hat auch der isländische Falke eine hervorragende Rolle gespielt. Die dänischen Könige benutzten diese Vögel mit Vorliebe zu Geschenken an befreundete Fürsten oder solche, mit denen sie sich befreunden wollten. Das Recht des Falkenfangs in Island scheint im 16. Jahrhundert noch fast unbeschränkt gewesen zu sein; fremde Falkenjäger kamen zahlreich dorthin und haben entweder selbst den Fang betrieben, oder die Vögel den Einheimischen abgekauft. Erst im Jahre 1614 verbot Christian IV. Beides.[2]) Wollten die Fremden die Falken selbst fangen, so scheinen sie doch in der Regel erst eine diesbezügliche Erlaubniß vom König eingeholt zu haben; dafür wurde eine Abgabe entrichtet.

Bei der großen Beliebtheit des isländischen Falkens wurde derselbe bald zu einem Handelsartikel. Die Deutschen scheinen sich mehr dem Handel mit isländischen Falken als dem Fang derselben gewidmet zu haben; erst im 17. Jahrhundert kamen vielfach deutsche Falkenfänger im Auftrage von Fürsten, denen vom König von Dänemark erlaubt worden war, für ihren Bedarf Falken in Island fangen zu lassen, zu diesem Zwecke dorthin.[3])

Ueber den isländisch-deutschen Falkenhandel ist uns nur Weniges überliefert. Ein für seine Verhältnisse nicht unerhebliches Geschäft in diesem Artikel betrieb der mehrerwähnte hamburger Kaufmann Matthias Hoep. Seine Lieferanten von isländischen Falken waren: Johann und Marcus Myskenu; Augustin, Marcus,

[1]) Vgl. im Allg. den Artikel „Falke" in der Encyclopädie von Erich und Gruber; sodann Jacobsen, Bidrag til en Skildring af Falkevaesenet og Falkejagten forhen, navnlig i Danmark (in »Nyt historisk Tidskrift« Bd. 2. 1848, pag. 337 ff).

[2]) Lovsamling I. 177.

[3]) so Norske Rigs-Reg. V. 351 (1624).

Digitized by Google

Jochim und Thomas Mumme;[1]) Carsten und Heyn Gotken in Elmshorn. Hoep veranlaßte mehrfach diese Falkenreisenden nach Island zu gehen und für ihn, aber auch nur für ihn, Falken zu holen; es wurden dafür regelrechte Contracte geschlossen; feierlich und eidlich mußten Jene sich verpflichten, alle Falken, die sie aus Island ausführten, allein dem Hoep zu überbringen und »kene fagels in Islandt edder wor itt is nicht tho vorkopen edder tho vorschenken;« für den Fall, daß weiße Falken, eine besonders gesuchte Species, gefangen würden, versprach Hoep »eine vorering.«[2]) In dieser Rolle, als Agenten Hoep's, gingen die beiden Gotken im Jahre 1583 und die Gebrüder Mumme 1584 nach Island. — Die Preise für die Vögel wurden schon in den Contracten festgesetzt; die Reisespesen übernahm Hoep ganz oder zum Teil. Doch kaufte dieser auch isländische Falken von Händlern, die er nicht ausgesandt hatte. Er verkaufte die Vögel schon in Hamburg; als Käufer werden genannt Willem Warrentt, Edwart Clarck, also Engländer.

Der Preis, den Hoep an die Falkenhändler bezahlte, stellt sich folgendermaßen:

Eine Koppel (d. h. ein Paar) Falken = 11½ Thaler; 2 Tassels[3]) gehen auf einen Falken; so werden z. B. 16 Falken und 6 Tassels zusammen gleich 9½ Koppel gerechnet und bezahlt mit 218 ℔. 83 (1 Thaler = 2 ℔). Für einen »Shlichtefalcken«, d. h. einen gewöhnlichen Falken, wurden 6 Thaler gegeben.[4])

Ueber den Umfang des hamburger Falkenhandels besitzen wir keine Angaben. Selbst die Zahl der durch Hoep's Hände gegangenen isländischen Falken u. dgl. läßt sich nicht mit Sicherheit feststellen, da in seinen Büchern sehr oft Falken, Habichte u. s. w.

[1]) Noch 1620. Dez. 31 erhalten u. A. Marcus und Johann Mumme Erlaubniß zum Falkenfang in Island auf 12 Jahre; 1632. Jan. 10. u. A. Johann Mumme auf dieselbe Zeit. Norske Rigs-Reg. V. 122. VI. 364. Es werden diese wol die Nachkommen jener Hoep'schen Falkenreisenden gewesen sein.

[2]) Dieser bestand für die Gebrüder Mumme in einem Stück »swartt wantt tho 1 peyenn vun 2½ ellen, duttsulvige mitt 1 soszling, einum ideren thom godhs penning bestygett.«

[3]) Tassel (eigentlich Terzol, ital. terzuolo) = Tärz; tassel gentle = Edelfalk. (Grieb, Engl.-deutsches Wörterbuch.)

[4]) Vgl. Thaarup, Versuch einer Statistik der dän. Monarchie II. 2. (1797) pag. 98 „Die grauen (Falken) werden mit 10, die halbweißen mit 15 und die ganz weißen, als die seltensten, mit 20 Rthlr. bezahlt." Preuer und Zirkel a. a. O. pag. 142 Anm. „Ein Engländer in Reykjavik war bereit 30—30 Pfd. Strl. für ein Paar junge Falken zu geben" (1860).

Digitized by Google

aufgeführt werden ohne nähere Bezeichnung des Ursprungs und neben Island doch auch Norwegen, Ostpreußen und andere Gegenden derartige Vögel lieferten.

In den Schifferbüchern des 17. Jahrhunderts werden keine Falken als nach Hamburg importirt angegeben. —

Sehr alt soll auch der Handel Islands mit Eiderdunen sein. Mit den am schwersten transportirbaren, in einem kleinen Volumen einen unverhältnißmäßig großen Wert vereinigenden Waaren beginnt ja oft der Handel eines Landes: der isländische beginnt mit Eiderdunen und Edelfalken.[1]) So alt nun dieser Handel auch sein mag, wir wissen herzlich wenig über denselben, wenigstens soweit er die deutschen Städte, speziell Hamburg, berührt. Der Meinung aber, daß der Handel mit isländischen Eiderdunen erst im 17. Jahrhundert beginne, ist nicht beizustimmen und auch schon widersprochen worden.[2]) Dem hansischen Kaufmann Johannes Noremberg nahmen bei seiner Rückfahrt von Island nach Bergen A° 1475 die Engländer u. A. »tres saccos refertos plumis,«[3]) worunter wol Eiderdunen zu verstehen sind. Am 25. November 1590 notirt Hoep in seinem Buche »1/2 sten fin wullen 3 ℔, 1 sten Isslandesche wullen, 2sten fine flocken;« bei der Verbindung mit isländischer Wolle sind die „feinen Flocken" wol nichts anderes als isländische Dunen. Aus den Schifferbüchern ersehen wir, daß im Jahre 1629 Jens Haerstrandt 1 Tonne »feddern« aus Island nach Hamburg führte. Erst im 18. Jahrhundert aber scheint der Export dieses Artikels nach Deutschland größere Ausdehnung gewonnen zu haben.[4])

Schon in der freistaatlichen Epoche Islands bildete einen Hauptausfuhrartikel seine Wolle und Wollenzeuge.[5]) Eine recht bedeutende Schafzucht lieferte dafür das Rohmaterial. Die expor-

[1]) Roscher, Nationalökonomik des Handels und Gewerbefleißes. 5. Aufl. § 10

[2]) Schumann, Versuch einer kaufm. Waarenkunde. I. Abth. III. pag. 111—112.

[3]) Dipl. Norw. III. 666; der Ausdruck paßt allerdings auch auf Schwanenfedern; aber den Export dieses Artikels nach Hamburg finde ich erst am Ende des 18. Jahrhunderts beglaubigt, Schumann a. a. O. pag. 168. — Im Jahre 1534 klagte der deutsche Kaufmann in Bergen, daß die Städte Hamburg, Bremen, Amsterdam, wie auch die Holländer u. A. von den Faeroer und = Shetland-Inseln unter Anderem »vedderen« holten. (Lüb. St. A.) — Die hamb. Zollrolle von 1548 führt »feddern« und »flocken wulle« ohne Herkunftsbezeichnung auf.

[4]) Schumann a. a. O. 362; vgl. auch Röncke, Specification der im Jahre 1790 ff an Hamburg gebrachten Waaren und Güter ꝛc. — In der Taxe des Transito von 1713 wird »Flokwolle« aufgeführt (Commerzbibl. »Porto Franco«).

[5]) Maurer, Island pag. 433.

Digitized by Google

tirten Rohprodukte dieser Art bestehen in der losen Wolle und Lamm- und Schaffellen. Wir sahen schon, daß Hoep einmal 1 sten, d. h. 10 Pfund isländische Wolle importirte. Auch in dem oft in den Schifferbüchern erscheinenden isländischen »wullengut« haben wir wol rohe Wolle zu erblicken; im Jahre 1622 kamen direkt von Island nach Hamburg für 2150 ℔, sowie 3 Packen und 1 Sack von diesem »wullengut.«

Isländische Lamm- und Schaffelle waren eine sehr beliebte Waare auf dem hamburger Markte. Unter anderen Notizen des Hoep, in welchen er die vorteilhaftesten Kauftermine verschiedener Waaren u. dgl. sich aufschrieb, finden wir auch: »utt Isslantt Lamfelle, dusse warden gebrochtt utt Isslantt.« Für diese Lammfelle wurde auch der Ausdruck »Smaschen« gebraucht.[1]) Direkte Nachweise von der Einfuhr dieses Artikels finden wir erst in den Schifferbüchern; im Jahre 1622 werden 1310 Schaffelle, 1 Sack Lammfelle, 800 »Schmaszken« und 170 »gesolten Schaepfelle« von Island nach Hamburg gebracht; dazu dann noch einige Quantitäten Felle und »Felwerck« ohne nähere Bezeichnung. Doch führt schon des Brandanus Daetri »Arithmetica« (Hamburg 1602) etwa ein halb Dutzend mal das Beispiel von den »Isslandischen Schmaschen« vor.[2]) Der Preis, welcher nach diesen Exempeln einem Fell zukommt und der doch sicherlich dem damals im Allgemeinen gangbaren Preise gleichkam, ist etwa 2½ Schilling. — In der Stader Elbzolltaxe von 1691 werden isländische Schaffelle aufgeführt. Am Ende des 18. Jahrhunderts scheint die Einfuhr von Lammfellen aus Island in Hamburg einen sehr beträchtlichen Teil der Gesammteinfuhr dieses Artikels betragen zu haben.[3]) — Verwandt wurden diese zarten Lammfellchen meist als Futterstoff.

Aber auch verarbeitete Wollwaaren exportirte Island nach Deutschland. Die aus der Schafwolle bereiteten, sehr derben

---

[1]) Smasche = fein gekräuseltes Lammfellchen (Schiller-Lübben); Dittmer, Die Alborgfahrer pag. 16 erklärt Smaschen mit »ungeborne Lammfelle« (?). »Seelendische Zmaschen« finde ich erwähnt bei Joh. Albert, Rechenbuch ꝛc. (Wittenberg 1551.)

[2]) pag. 73: »Item 1 Timmer Iszlandische Schmaschen vor 6 ℔ 9 ß, wo dühr 7 Timmer 12 velle?« pag. 84. »Item 5 Timmer 7 Iszlandische Schmaschen kosten 31 ℔ 10 ß. wat ys dat 1 Timmer?« u. ö. — (Ein Timmer = 40 Stück.)

[3]) Vgl. Könke a. a. O.

Digitized by Google

Stoffe hießen Watmal. Doch dehnte sich schon früh diese Bezeichnung auf alle ähnlichen rohen Wollstoffe aus, auch wenn dieselben nicht aus Island stammten; es ist deshalb keineswegs bei der Erwähnung von Watmal schlechthin stets an einen Handel mit isländischem Wollenstoff zu denken. Die Verbreitung des Wortes Watmal (Vadmel) über das ganze hansische Gebiet und sein Eindringen in die hansische Waarenterminologie erklärt sich namentlich dadurch, daß dieser Stoff zunächst in Island und dann, da Island bis zum 15. Jahrhundert mit Norwegen in engen Handelsverkehr stand, auch in letzterem Reiche vielfach als Geldsurrogat galt.[1]) Die große Verbreitung des isländischen Namens dieses Stoffes, der sehr häufig mit Island in absolut gar keiner Beziehung steht, hat mit dazu beigetragen, daß wir im einzelnen Fall über die Herkunft uns den verschiedensten Vermuthungen hingeben können. — Daß echt-isländischer Watmal vielfach nach Hamburg gekommen ist, läßt sich nachweisen.

In dem Schiedsspruch des hamburger Rats in einem Streite des hamburger Bürgers Jacob Thode mit einigen Isländern ward festgesetzt, daß die Bezahlung der Schuld an Thode »in wathenen und anderen ware« statthaben sollte.[2]) Im Islandfahrerbuche werden einmal für »6 elien watmans« 1½ ℔ bezahlt und an diesem Orte ist wol sicher an echten isländischen Wollenstoff zu denken. Ebenso kauft, wie wir durch dasselbe Buch erfahren, Jacob Thode von Gotke Fresenberch 10 Ellen »Watmans«, und Korth Schomaker erhält für 6 Ellen »Wathmas, de elen 13 wytte«, d. h. 26 ß. Noch im Jahre 1629 wurden für 200 ℔ und 1800 Ellen »Watman« in Hamburg aus Island eingeführt. Der Preis der Elle Watmal in Hamburg scheint sich nach den angegebenen Verkäufen auf etwa 4—5 ß für die Elle gestellt zu haben.

Außer in der Form des Watmals wurden und werden Wollwaaren in der Form von Strümpfen, Socken, Handschuhen und Hosen aus Island nach Hamburg geführt. »Yslandessche socken«

[1]) Vgl. Hans. Urk Buch II. No. 502 pag. 220. — Das isländische Gesetzbuch Kaupabalkr bestimmt, daß 6 Ellen Vadmel eine Unze gelten sollen; ein großes Hundert (d. h. 120) Ellen Vadmel ist die übliche Münzeinheit Islands noch bis in die neueste Zeit gewesen.

[2]) Concept des Schiedsspruches und Vertrages 1543. (H. St. A.) — Gories Peerse (Vers 53—54):

»Vor Osten und Norden hebben se beter saken
Dar könen se guden Waltman maken.«

werden im Islandfahrerbuch erwähnt; aus den Schifferbüchern, die leider nur für wenige Jahre die eingeführten Waaren angeben, sehen wir, daß im Jahre 1629 direkt von Island in Hamburg in folgenden Partien eingebracht wurden:

für »500 ℔ strumpe u. handschen.«
für »200 ℔ watman, hosen, hendschen.«
»100 ellen watman«
»90 par hosen«
für »3000 ℔ handschen, hosen«
für »600 ℔ hosen«
»1700 ellen wattman.«

Im 17. und 18. Jahrhundert blühte übrigens in Hamburg selbst die Strumpfmanufactur.[1]) Aber noch Ende des 18. Jahrhunderts erhielt Hamburg aus Island nicht unbeträchtliche Quantitäten dieser Waaren.[2]) — Zu den Lammwollfabrikaten sind wol auch die »Isslandessche hode«, Hüte, zu rechnen, die Matthias Hoep in Hamburg beim »hottfilter«, dem er die Wolle dafür giebt, anfertigen läßt; sie werden das Stück zu 6ß bis 1 ℔ berechnet.

Die Schafzucht Islands lieferte der Insel einen weiteren Exportartikel im Schaffleisch; im Jahre 1622 wurden in Hamburg 40 Last und »600 Rumpe[3]) Schapenfleisch in Ossenhuede gesolten« eingeführt; während in demselben Jahre die Einfuhr von Ochsenfleisch 10 Tonnen betrug. Damals wird der Export dieser Waare aus Island noch sehr jung gewesen sein; früher hört man nicht davon. Fleisch ohne nähere Angabe wurden im Jahre 1622: 41 Lasten, 1629: 23 Lasten in Hamburg aus Island eingeführt.

Ochsenhäute, die man, wie wir sahen, auch zur Umhüllung des gesalzenen Schaffleisches benutzte, wurden im Jahre 1622: 10 Stück, 1629: 17 Stück eingeführt; also eine sehr geringe Quantität.[4])

[1]) Vgl. Marperger, Histor. Kaufmann. (Lübeck und Leipzig 1708), pag. 131, 182, 189f

[2]) So im Jahre 1796: 11890 Paar Handschuhe (von diesem Artikel wurde überhaupt in diesem Jahre in Hamburg von der See her eingeführt: 21,272 Paar, 1 Packen, 12 Kisten), sodann 4080 Paar und 27 Parcelen Strümpfe, (Könke a. a. O.) Ueber den Vertrieb dieser Waare von Island nach Kopenhagen vgl. Marperger, Beschreibung des Tuchmacherhandwerks pag. 304; für die neueste Zeit Preyer und Zirkel, a. a. O. pag. 189.

[3]) Rump = Gefäß (Schiller-Lübben).

[4]) Die Gesammtausfuhr von Ochsenhäuten aus Island im Jahre 1624 betrug 713 Stück Philosoph. Schilderung etc. Tafel 7.

Digitized by Google

Auch Fuchsbälge bildeten einen isländischen Handelsartikel; dem oftgenannten Johannes Noremberg raubten die Engländer 1475 auch »centum vulpinas pelles« und noch später wird diese Waare genannt.[1]) Brandanus Daetri construirt Aufgaben, wie »1 Isslendisch Voss kostet 2ℳ 5ß, wo dür 1 Timmer und 9 Stücke?« Daraus sehen wir auch den gewöhnlichen Preis dieser Waare am Beginn des 17. Jahrhunderts.[2]) Noch im Beginn des 19. Jahrhunderts wurden isländische Fuchsbälge in Hamburg eingeführt.[3])

Weiter ist Talg zu nennen; im Jahre 1622 wurden 10 Last und 2 Tonnen, 1629: 48 Tonnen isländischer Talg nach Hamburg gebracht.

Eine Waare, die früher viel nach Island geschafft wurde, in späterer Zeit aber ein Exportartikel dieses Landes ward, ist Butter. Schon der Commentar zu des Olaus Magnus Karte[4]) preist die »butiri copia incredibilis« der Insel; Fisch, Thran Butter brächten sie von Island nach Bremen, schrieb der Bremer Rat 1586;[5]) und die Taxe von 1619 für den Handel der Compagnie führt Butter als isländischen Ausfuhrartikel an. Im Jahre 1622 wurden in Hamburg 17 Last und 4 Tonnen, und 1629: 16½ Last Butter aus Island eingeführt.

Endlich ist des Thraus noch Erwähnung zu thun. Im 16. Jahrhundert wird er allerdings, wie alle isländischen Waaren außer Fisch und Schwefel, nur ganz allgemein genannt. Einmal erscheint Thran im Islandfahrerbuch; «van swefel unde trane int jar 20« lautet die Ueberschrift zu den Eingängen des Jahres 1520; mehrfach begegnet diese Waare grade in den Quellen über den isländischen Verkehr der Bremer.[6]) Das Verbot des Verkaufs

[1]) Dipl. Norv. III. 666; Finni Joh. Hist. eccl. Isl. II. 250 (1507).

[2]) Vgl. Philosoph. Schilderung etc. pag. 434. — Auch Werdenhagen, De rebus publ. hanseaticis, (Frankfurt 1641), führt (I. 256) »pelles vulpinas et ovillas« unter den Ausfuhrwaaren an.

[3]) Im Jahre 1802: 20 Stück (Köncke a. a. O.).

[4]) Brenner a. a. O. pag. 6; — vgl. auch unten pag. 93. — Auch Ablalon Pedersson in seiner Norges beskrivelse (1567—1570), a. a. O. pag. 99, nennt »drugt smör« als isländische Waare, vgl. Werdenhagen a. a. O.

[5]) Instruction des Rats für seine Gesandten an den König von Dänemark, 1586. Jan. 18. (Br. St. A.)

[6]) Vgl. oben; im Jahre 1589 schrieben »die gemeine Islandervarer der Stadt Bremen« an den Dombechanten von Bremen, daß sie Fisch, Thran »unnd andere desorths fallende wahrenn« aus Island holten.

Digitized by Google

an Fremde, welches Friedrich II. im Jahre 1562 erließ,[1]) scheint doch nur für kurze Zeit Geltung gehabt zu haben. Im Jahre 1622 wurden in Hamburg aus Island eingeführt: 84½ Last und 2 Tonnen Thran, im Jahre 1629 nur noch 38 Last und 7 Tonnen; noch im Jahre 1791 betrug die Einfuhr von isländischem Thran in Hamburg 260⅜ Tonnen.[2])

Der Inbegriff aller isländischen Exportartikel wird mit dem Ausdruck „isländische Waaren" bezeichnet. Zu den »bürgerlichen Gütern, damit Gast und Gaste, auch mit Gaste Pfennigen nicht handeln, auch kein Factor an Fremde verkaufen mag,« gehörten nach dem Mandat von 1604 auch »Berger und Isländische Waaren;«[3]) und 28 Tonnen »Iszlandisch Waare« kamen im Jahre 1624 über Danzig nach Hamburg.[4])

Bei der Unterwerfung Islands unter die norwegische Herrschaft hatte sich der König verpflichtet, bei einem ev. Verbot der Islandfahrt jährlich 6 Schiffe von demselben auszunehmen; noch 1496 ward diese Verpflichtung bestätigt.[5]) Maßgebend für dieselbe ist wol die Erwägung gewesen, Island nicht gänzlich jede fremde Zufuhr abzuschneiden. Denn auf eine solche ist diese Insel ihrer natürlichen Armuth wegen angewiesen. Deshalb enthalten auch die Licenzen und Privilegien, welche der König fremden Kaufleuten für die Besegelung Islands erteilte, für den Betreffenden wol die Verpflichtung, mit seinem Schiffe die Isländer zu verproviantiren, ihnen Waaren zuzuführen. Der lübische Bürgermeister Bartholomäus Thinnappel erhielt 1565 die Erlaubniß, den Hafen Dyrefiord zu besuchen, nicht allein „aus besonderer Gunst und Gnade, sondern auch damit Unsere Unterthanen auf Island um so besser mit der notwendigen Zufuhr Dessen, was sie zum Unterhalt und sonstigen Bedürfnissen gebrauchen, versorgt werden",[6]) und in einem isländischen Paßbrief aus dem Jahre 1596, den wir wol als typisch ansehen können, heißt es »dasz sie . . . . . mit Unsern

[1]) Ketilson II. 10.

[2]) Könke a. a. O. Im Jahre 1779 betrug die Gesammtausfuhr von Thran aus Island: 1402 Tonnen. (Philos. Schilderung Tafel 7.)

[3]) Hamburgische Mandatensammlung I. 493; erneuert 1648. Febr. 6 (Commerzbibliothek).

[4]) Schifferbücher.

[5]) Maurer, a. a. O. pag. 475; Ný félagsrit XXII. pag. 100 ff.

[6]) Ketilson II. 58.

Digitized by Google

Underthanen doselbst ihre redliche hantierung und gewerb treiben mugen, jedoch dergestalt, dasz sie järlich Unsernn Underthanen doselbst ihre notturfft an allerhand dahin dienlichen, unstrefflichen, gutten wahren und victualien zuführen etc.«[1]) Auch Christian IV. erklärt in seinem Privileg für Kopenhagen, Malmö und Helsingör im Jahre 1602, „daß alle Häfen, die in Unserem Lande Island besegelt würden, bisher von fremden Kaufleuten besegelt wären, nämlich Hamburgern, Bremern, Lübeckern und Anderen, die auch verpflichtet gewesen wären die Einwohner des Landes daselbst mit Mehl, Bier, Malz und Anderem, was zu ihrer Nahrung und Kleidung notwendig, zu versorgen."[2]) In den einzelnen Licenzen wird diese Verpflichtung allerdings meist nicht angeführt, oft nur die Erlaubniß gegeben, Waaren nach Island zu führen. Im Grunde scheint doch die Auffassung von dem Bestehen dieser Verpflichtung zu überwiegen. Das geht auch daraus hervor, daß von Seiten des Königs, namentlich in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts, darauf geachtet wird, daß jeder Hafen, auf welchen ein Privilegium ausgestellt war, nun auch wirklich besucht wurde. Fünfzehn isländische Häfen, schreibt Friedrich II. im Jahre 1585, hätten die Hamburger im Besitz; aber sie besuchten diese nur mit 14 Schiffen, »welche sie billich vermöge und inhalt I. Kön. May. verordnung mit funfzehen Schiffen besiegeln sollten.«[3]) Allerdings hatte der König daran, daß alle dem Verkehr geöffneten isländ. Häfen thatsächlich besucht wurden, außer dem landesväterlichen Interesse für die Versorgung seiner Unterthanen mit Lebensbedürfnissen noch ein zweites, für ihn persönlich oft wohl schwerer wiegendes: dasjenige für seine Zölle. —

Die Deutschen haben übrigens den Mißbrauch, welcher in der Nichtbesegelung der ihnen geöffneten Häfen lag, erst, wenn wir einem isländischen Gewährsmann aus dem Anfang des 17. Jahr-

[1]) H. St. A.
[2]) Lovsamling I. 139.
[3]) H. St. A.

Digitized by Google

hunderts Glauben ſchenken dürfen, von den Dänen gelernt und ihn dann gegen Ende des 16. Jahrhunderts dieſen nachgeahmt.[1])

Meiſt war es wol auch überflüſſig, in die Licenzen die genannte Verpflichtung aufzunehmen; ſicher ſind die Deutſchen ſelten ohne Hinfracht nach Island gefahren. Der ganze Charakter des Handels als eines Tauſchhandels, der den Gebrauch von baarem Geld im Allgemeinen ausſchloß, mußte es ſchon mit ſich bringen, daß der fremde Kaufmann die für dieſen Tauſch notwendigen eigenen Waaren mitbrachte.

Ohne Ausnahme wird aber in den Licenzen und Privilegien zur Bedingung gemacht, daß, wenn überhaupt fremde Waaren, dann nur gute, unverfälſchte in Island eingeführt werden dürften; ſo z. B. in dem oben erwähnten Paßbrief. Gegen dieſe Beſtimmung iſt viel geſündigt worden, ſowol von Deutſchen wie von Dänen, und früher von Engländern; die Klagen über ſchlechte Waaren der Deutſchen treten jedoch erſt Ende des 16. Jahrhunderts auf.[2])

Werfen wir nun einen Blick auf dieſe nach Island geführten Waaren.

Entſprechend der höheren Cultur und Wirtſchaftsſtufe, der ſie entſtammten, waren die Waaren, welche die Hamburger nach Island ſchafften, ſehr viel mannigfaltiger und feinerer Art als die isländiſchen Exportartikel.

Zunächſt kommt eine Anzahl von Lebensmitteln in Betracht, in rohem oder verarbeiteten Zuſtande.

Die Ausfuhr von Korn nach Island ſpielte ſchon, wie wir geſehen, im Jahre 1483 eine Rolle im politiſchen Leben Hamburgs;[3]) noch in der „Auslegung“ von 1539 und der lateiniſchen

[1]) Aufſatz des Biſchofs Gudbrand von Holum über die Geſchichte des isländiſchen Handels vom 24. Aug. 1613 in Finni Johannaei Hist. eccl. III. 420 Anm. a., wo von der Belohnung des Kopenhagener Bürgermeiſters Marcus Heß mit 3 isländiſchen Häfen geſprochen wird: »is igitur anno elapso unica navi portum, ex tribus unum et solum, visitari curavit, magno sumtuum suorum cum compendio, incolarum autem summo cum damno et dispendio.....; interim Hessi artem mercatores Germani meridionalis et occidentalis Islandiae portus frequentantes mox imitati sunt —.«

[2]) So Norske-Rigs Reg. III. 282. (1593.); die isländiſche Kopenhagen ließ noch 1768 „viel verdorbenes und der Geſundheit der Bevölkerung ſchädliches Mehl nach Island bringen“. Bodemann, Oekonom. Entwickelung Islands in der Neuzeit. Hildebrands Jahrbücher II. pag. 84.

[3]) Vgl. oben pag. 11.

Digitized by Google

Fassung von 1567 des Commentars zu der Karte des Olaus Magnus von 1539 heißt es in Betreff Islands: »Getreide baut man wenig, es kommt von Lübeck, Rostock, (Stral-) Sund, Hamburg, Bremen.«[1] Häufiger scheint doch das Korn in verarbeitetem Zustande, als Mehl, nach Island transportirt worden zu sein; Mathias Hoep versendet Mehl dorthin;[2] die hamb. Zollrolle von 1548 giebt als Satz für 1 Last Mehl nach Bergen oder Island »von unsern borgern« 43 an; speziell Pommersches Mehl wird einmal genannt.[3] Werdenhagen[4] führt auch »panis bis coctus«, Zwieback, den aber nur die wohlhabenden Isländer bezögen, als isländischen Einfuhrartikel an.

Malz wird von dem König in seinem Privileg von 1602 unter den notwendigsten Einfuhrwaaren genannt und allerdings ist Malz früher viel nach Island geschafft worden; der Bremer Berendt Lofekanne erhält 1569 die Erlaubniß, den Isländern »Mell, Moldt und andere victalie« zuzuführen.[5]

Zu den wichtigsten Bedürfnissen, mit denen die Fremden die Insel versorgten, gehörte aber ohne Zweifel das Bier. Die Isländer waren große Freunde dieses Getränkes; Gories Peerje[6] drückt die Liebhaberei in folgenden Reimen aus:

»Wert en dar Beer mit Schepen hen gebracht
Se drincken, dewoyle ydt wart, mit macht.
Over achte dagle laten se ydt nicht duren,
Se fürchten, ydt möchte süs versuren.«

Schon im Jahre 1480 machte Lübeck die Rostocker darauf aufmerksam, »wo dat men in der Kremper marsch wet beer in smale tunnen bruwe, na Rostocker bande gevatet werde unde vort na Isslande gebracht unde gevoret werde

[1] C. Brenner, Die ächte Karte des Olaus Magnus.

[2] Bd. F. pag. 349 »Noch Godertt gedann 2½ß, so he der derne gaff vor dat mel, so nah isslandt kam«.

[3] Ketilson II. 165

[4] I. 256 »panis bis coctus, quo importato non nisi lautiores utuntur: caeteri enim pisce siccato panis loco vescuntur«. In der Taxe von 1619 wird »gode danske Tvebak« aufgeführt (Samling I. 188).

[5] Br. St. A. — Die hamb. Zollrolle von 1548 »1 last garsten molt, dat nicht tho Bergen odter in Isslandt geschepet werdt, 1 ℔«

[6] Vers 219 ff.

to vorkopende.«[1]) Augenscheinlich wurde dies Bier aus der Kremper Marsch über Hamburg nach Island geschafft. Seitdem wird der Import von deutschem Bier auf der Insel oft erwähnt. Hamburger, Lüneburger, Lübecker, Stralsunder »og anden Slags fremmit Öl« sei bisher in Island eingeführt worden, heißt es in dem oft erwähnten Privileg von 1602.[2]) Das Verbot des Königs gegen die Einfuhr fremden Bieres wurde zunächst auch noch nicht vollständig befolgt. Noch im Jahre 1630 betrug die Einfuhr von lübecker Bier in Island:

259 Faß à 6½ Thaler
348 Tonnen à 4½ Thaler,

also Gesammtwert 3249½ Thaler, während der Gesammtwert der Einfuhr des dänischen Bieres in demselben Jahre nur 1246 Th. betrug.[3])

Allmählich verschwand aber im 17. Jahrhundert das deutsche Bier aus dem isländischen Consum. In der Taxe von 1684 wird das lübsche Bier nicht mehr aufgeführt.

Auch Meth wird einmal als in Island eingeführt genannt.[4])

Sodann Zucker; dem Johannes Schomaker nahmen im Jahre 1528 auf der Fahrt nach Island die Engländer »cibaria et viginti quattuor lastas farinae et cerevisiae.«[5])

Auch Honig wird öfter genannt; einmal werden Pfefferkuchen erwähnt.[6]) — Die hamburgische Zollrolle von 1548 nennt Erbsen als nach Island geführte Waare: »1 tunne erveten up Bergen oder Iszlandt 3ß (sonsten gifft de tune erfften up andere Orter 6ß).«

[1]) Hanserecesse, ed. Schäfer I. No. 293; vgl. Hans. Gesch. Blätter Jahrg. 1886, pag. 118.

[2]) Lovsamling I. 141.

[3]) Forsög til Forberedelse til at besvare det kong. Danske Landhuusholdnings — Selskabs Spörsmaal etc. Kiöbenh. 1782. Tabelle VI.

[4]) »Item Hinrich Kopmann iss uff Ackernitz von dem fagett genummen ann meel, beer, bottern, mede, honig, laken, linnewandth, kraemgueth, dafon sich die summa belauft uff 500 ℔ lüb.. ca. 1550. H. St. A.

[5]) H. St. A.

[6]) Die Hamburger werfen in den 50er Jahres des 16. Jahrhdts. dem Vogt einmal u. A. vor, seine Knechte hätten ihre, der Hamburger, »pepperkokenn up de herde gesteckenn unnd kronen dar uff gemackt upt hovett etc.« H. St. A.

Im 16. Jahrhundert wurde auch noch Butter nach Island geführt,[1]) ein Artikel, der später, wie wir sahen, eine isländische Ausfuhrwaare bildete; schon in der Taxe für den englisch-isländischen Handel von ca. 1420 wird Butter als Einfuhrartikel genannt.[2]) —

Der isländischen Ausfuhr von rohen Wollenstoffen gegenüber steht die Einfuhr von feiner Leinewand. Im Jahre 1511 rauben die Engländer dem Hamburger Schiffer Conrad van der Heyde in Island u. A.: »pannum et lineam materiam aliaque bona ab eo coempta ad mercaturam exercendam,«[3]) und noch öfter begegnen wir dieser Waare im isländischen Verkehr;[4]) noch in den Taxen von 1684 und 1702 werden Preise für schlesische und westfälische Leinewand vorgesehen.[5])

Ferner werden Laken, Tuche nach Island gebracht. »Luneborger behr, Mell, Laken, Lennewantt« u. A. verfrachtet etwa 1577 der Hamburger Jürgen Tymme;[6]) den Zollsatz »von jeden geringen laken« nach Bergen oder Island bestimmt die Zollrolle von 1548 auf 4 ß. Die Taxen von 1684 und 1702 nennen Salzwedeler Tuch. —

Holz wurde besonders wol zum Schiffbau nach Island geführt; es erscheint unter dem weit verbreiten Ausdruck Wagenschot; daß die Hamburger den isländischen Fischern das Holz zum Bau ihrer Böte zuführten, haben wir oben schon gesehen. Ein ganzes Haus ward in Hamburg aus Holz gebaut und, in seine Teile zerlegt, nach Island transportirt;[7]) in diesem Vorgang, der an ähnliche Transporte der Jetztzeit nach den tropischen Kolonien erinnert, ist allerdings nicht eigentlich ein Waarenexport zu

[1]) Klage des isländ. Vogtes (ca. 1550) über die Hansen »zum neunden, so furen sie inn Isslandt kleine achtentheyll, viertheyl unnd thonnen, da sie buttern, honnig und ther innen vorkauffen« (H. St. A.); vgl. auch oben pag. 87.

[2]) Finn Magnusen a. a. 6. pag. 147. 158.

[3]) H. St. A.

[4]) Vgl. oben pag. 92, Anm. 4. In der hamb. Zollrolle von 1548 heißt es: »De Isslandes & Bergerfahrers geven van jedter 100 lenewandt, so se up Isslandt & Bergen gahn ladten, 4 ß.«.

[5]) Lovsamling I. 418. 566.

[6]) Br. St. A.

[7]) Hamb. Islandfahrerbuch pag. 342 (1534). »Item noch hebbe Ick uth gheven Frerick dem tymmerman vor dat huss tho makenn, dat in ysslant qwam in de Haueforde, summa 50 ℔.« In der Zollrolle von 1548 wird Holz, »wen idt na Bergen oder in Islandt gefohret wert«, von dem im Uebrigen feststehenden Zollsatz für Holz ausgenommen.

Digitized by Google

sehen, da dieses Haus wol den hamburger Islandfahrern im Hafen Hanefordе dienen sollte.

Auch Eisenwaaren führen die Hamburger in Island ein, so eiserne Kessel.[1]) Sodann Theer und Pech; Hamburger Pech wird in der Taxe von 1619 genannt.

Zu den hier aufgeführten Waaren, die in den Quellen gelegentlich erwähnt werden, kommen dann ohne Zweifel noch sehr viele, von deren Einfuhr in Island wir nicht grade direkte Zeugnisse besitzen. Ohne Zweifel ist diese Insel während des ganzen 16. Jahrhunderts von Hamburg und Bremen aus mit zahlreichen Bedürfnissen damaliger Zeit versehen worden. Dazu können wir noch zählen das »orgellwarck«, welches der Hamburger Hinrick Martens dem Bischof Ogmund von Skalholt verkauft und ihm nach Island sendet.[2]) Die hamburger Islandfahrerbrüderschaft schickte auch wol gelegentlich Dinge nach Island, zu denen sie durch Zufall (Verpfändung oder dgl.) gekommen war, und vertauschte sie dort gegen einheimische Waaren; so wurden im Jahre 1536 »ein altaer voth, ein altaer laken und itlicke ander dinghe — in Islandt voer fisck vorbeuteth.«

Die Abhängigkeit der Isländer von den Fremden sehen wir u. A. auch daran, daß, als der Bischof Gudbrand im Jahre 1579 durch den König die Erlaubniß erhalten hatte, auf eigenem Schiffe Baumaterialien für Kirchen und Schulen holen zu lassen, er den Hamburgern ein Schiff abkaufte.[3]) Derselbe gelehrte Bischof ließ die in Island gedruckten Exemplare der von ihm angefertigten Bibelübersetzung in Hamburg einbinden und verschrieb sich ebendaher einen Buchbinder, der die Isländer sein Handwerk lehren sollte. (ca. 1584.)[4])

[1]) Brief der Hamb. Islandfahrer an d. Rat, 12. Okt. 1601. Der König habe ihnen die Fahrt früher erlaubt »weil die Einwonere in Issland an allerhandt wharen von Eyseren werck, Osemudes Keszell [»Eisen-Kessel; asmundr-Eisenstück, vgl. Finn Magnusen a. a. O. pag. 159. Anm. 14], wagenschot, thoer und was sonst zu underhaltung dieses lebendes an kleidung und andere leibs noturft gehorig kundtbaren mangel gehabt etc.« — Bischof Gudbrand schreibt im J. 1613, die Fremden hätten den Isländern »ligna, aes, ferrum et alias res utiles et necessarias« gebracht (Finni Joh. Hist. eccl. III. 420. Anm. a.).

[2]) H. St. A.

[3]) Islandfahrerbuch pag. 361.

[4]) Finni Joh. Hist. eccl. Isl. III. 424.

IV.

Betrachten wir die Einzelheiten der hamburgisch-isländischen Schifffahrt, so haben wir uns zunächst zu orientiren über die Jahreszeit, die Termine der Ankunft und Abfahrt, die Länge der Reise. Die Abfahrt von Hamburg fand in der Regel im Laufe des März oder April statt; als frühesten Tag der Abfahrt finde ich den 11. März angegeben; »ummetrent mitfasten« nennt das Document, welches die Verbindung der hamburger Islandfahrer mit dem St. Johanniskloster beurkundet, als die Abfahrtszeit, also ein mit dem Osterfeste schwankender Termin; vor dem 1. Mai durfte in Island der Kauf nicht gesetzt werden, eine sehr viel früher stattfindende Ankunft war demnach unangebracht. Noch bis in den Juli und August hinein sind, wie man aus den Schiffslisten ersehen kann, die Hamburger von ihrer Heimat nach Island gefahren.

Ueber die Ankunftszeit in Island fehlen uns direkte Nachrichten fast gänzlich; einmal wird der 28. Juni (»in vigilia duodecim apostolorum«) angegeben;[1]) dieser Tag steht im Einklang mit des Gories Peerse Reimen:[2])

»Umme S. Johannis dach effte dar ummentrendt
Segeln se vor Norden yn de Have behend.«

Bei all diesen Angaben ist nicht zu vergessen, daß sehr häufig die Hamburger wol unterwegs englische Häfen anliefen, auch wol die Shetland- und Faroerinseln, mit denen Hamburg einen im Verhältniß zu der Bedeutung dieser Inselgruppen recht lebhaften Verkehr unterhielt, besuchten.[3])

Besser sind wir über die Zeit der Heimkehr unterrichtet. Jener Islandfahrer, von dem eine hamburgische Chronik meldet, er sei im Jahre 1537 »in der stillen weke« (d. h. zwischen dem

[1]) H. St. A.

[2]) Vers 91—92.

[3]) Ueber die Fahrt der Hamburger nach diesen Inselgruppen gedenke ich an anderer Stelle zu berichten. Im Islandfahrerbuch kommen mehrmals Faroer- und Shetlandsfahrer vor, die Mitglieder der Brüderschaft waren und die Islandfahrt mit der Fahrt nach jenen Inseln verbanden.

Digitized by Google

25. und 31. März) »to segel gan«, traf schon am 29. Juni wieder in Hamburg ein und veranlaßte dadurch den Chronisten zu den Worten: »was newerl tovorne gehort, dat so fro ein scip to hus quam.«[1]) Die gewöhnliche Zeit der Rückkehr war Juli—August; schon die Rückkehr am 9. August wird einmal als sehr spät bezeichnet;[2]) doch dehnte sich die Fahrt bis in den Oktober und November aus; eine sehr späte Heimkehr erklärt sich auch wol hier durch Anlaufen englischer Häfen; als eine große Seltenheit muß es gelten, wenn 1591 der Schiffer Joachim Warneke schon am 22. März von Island in Hamburg ankommt.

Von der Dauer der Fahrt hören wir nur, wenn sie gegen den Willen der Schiffer sich durch irgend welche Umstände über die übliche Länge ausgedehnt hat. So war im Jahre 1539 Schiffer Hornemann 18 Wochen auf der See gewesen »und hadde Island nicht finden kont, sunder he was under Gronland gewesen;«[3]) das war um so bedauerlicher, als erst 2 Jahre vorher ein Schiff, das nach Island-Norden bestimmt gewesen, unverrichteter Sache heimgekehrt war; denn, wie die hamburgische Chronik mitteilt,[4]) »dat sulvige scip was vorbistert und hadde Island nicht finden kont und was also verne up gensit Island gekamen, dat se bina bi Gronland weren etc.« Dieser Bericht wirft zugleich ein sehr bedenkliches Licht auf die Kenntnisse der hamburgischen Schiffer von den isländischen Gewässern; später galten jedoch grade die hamburgischen Islandfahrer als dieser Reise besonders kundig.[5])

Ueber die Dauer der direkten Fahrt unter gewöhnlichen Umständen, namentlich wenn die Schiffe nicht »vorbistert« waren, hören wir nichts; doch wird man sie auf etwa 4 Wochen annehmen können.

Dafür daß Jemand in einem Jahre zweimal eine vollständige hamburg-isländische Reise zurückgelegt, haben wir kein Zeugniß; unmöglich wäre ein solcher Fall nicht; für die Faroerfahrt, die

[1]) Lappenberg, Hamb. Chron. pag. 136.
[2]) Ebenda.
[3]) Lappenberg a. a. O. pag. 169.
[4]) a. a. O. pag. 137.
[5]) Vgl. oben pag. 52.

Digitized by Google

doch nicht soviel kürzer ist, läßt sich aus dem Jahre 1590 eine solche Doppelreise constatieren.[1]) Jedenfalls war mit einer einfachen Fahrt nach Island, die ohne längeren Aufenthalt unterwegs und am Ziele den Schiffer etwa 3 Monate in Anspruch nahm, die Arbeit des Schiffes und seiner Bemannung für ein Jahr nicht beendigt; das wäre auch in jener Zeit als eine mangelhafte Ausnutzung des Materials erschienen. Die meisten der „Ankommenden Schiffer" in den Listen für 1590 ff. sind außer der Islandfahrt in einem Jahre noch mit anderen Reisen beschäftigt; meist ist allerdings in jenen Listen das Land nicht angegeben; um nur ein Beispiel anzuführen: Hilbrandt Toll kommt am 3. August 1591 aus Island, am 12. Nov. aus Bergen.

Es ist wol angenommen worden, daß die Islandfahrer Hin- und Rückfahrt gemeinsam machten, und der Schutz gegen Seeräuber als Motiv angegeben.[2]) Allerdings bewog die Furcht vor räuberischen Seeüberfällen ja noch lange bis in die neueste Zeit hinein Schiffe, die ein gemeinsames Ziel hatten, zusammen und unter dem Schutze eines Convoys zu fahren. Die Islandfahrer scheinen jedoch in der Regel nicht in größerer Zahl zusammengefahren zu sein; ein gutes Beispiel für die erste Hälfte des 16. Jahrhunderts bietet das Jahr 1528. Am 1. Juli kamen Lutke Smith und Lammert Dene, am 13. August Marten Arnsdes und Hans Schomaker, am 26. Hinrick vam Renn und Egert Ghevert, am 29. Paul Reppe, am 30. Hinrick Buck und Hinrick Thole, am 31. Dirck Claweseck; Tonnies Pinxten, der noch in England gewesen, erst am 6. Oktober.[3]) Die folgenden beiden Tabellen veranschaulichen für einige Jahre aus dem Ende des 16., und Anfang des 17. Jahrhunderts die Aufeinanderfolge der Ankunft und Abfahrt der einzelnen Schiffe.

[1]) Dirik Elvers kommt in diesem Jahre am 22. Juni und wiederum 24. Sept. aus „Fero" in Hamburg an. (H. St. A.)

[2]) Zur gemeinsamen Fahrt von Schiffern im Allgemeinen, vgl. Stieda, Revaler Zollbücher und Quittungen pag. XCVI. und derselbe in Hans. Gesch. Blätter. Jahrg. 1884. pag. 107 ff. — In den „State papers" zur Regierung Heinrich VIII. ist oft von der „Iseland flete", wie von der „Seland flete", die Rede; doch ist mit dieser Bezeichnung eine gemeinsame Fahrt noch nicht festgestellt.

Digitized by Google

Ankunft in Hamburg:

1590		1591		1595		1596		1597		1598	
Schiffe	Ank. in Hamb.	Schiffe	Ank. in Hamb.	Schiffe	Ank. in Hamb.	Schiffe	Ank. in Hamb.	Schiffe	Ank. in Hamb.	Schiffe	Ank. in Hamb.
1	10.8.	1	22.3.	1	29.7.	2	28.7.	1	16.6.	1	24.7.
1	11.8.	1	8.7.	2	4.8.	1	13.8	2	5.8.	1	2.8.
1	18.8.	1	16.7.	2	7.8.	5	14.8.	1	9.8.	2	14.8.
2	19.8.	1	3.8.	1	27.8.	1	19.8.	1	10.8.	2	16.8
2	20.8.	2	10.8.	1	2.9.	1	21.8	1	23.8.	1	17.8.
1	26.8.	2	12.8.	1	3.9.	1	3.9.	1	24.8.	1	18.8.
1	28.8.	1	13.8.	1	4.9.	1	6.9.	2	26.8.	3	4.9.
2	29.8.	1	14.8.	1	8.9.	1	27.9.	1	7.9.	1	9.9.
1	31.8.	1	18.8.	1	18.9.	1	6.10	1	9.9.	2	2.10.
1	16.9.	1	6.9.	1	22.9.	1	18.10.	1	19.9.	2	12.10
2	17.9.	1	18.9.	1	3.10.	1	3.11.	3	24.9	1	13.11.
1	19.9.	1	28.9.	1	31.10.						
1	30.9.										

Abfahrt von Hamburg:

1610		1611		1612		1613	
Schiffe	Abfahrt von Hamburg.	Schiffe	Abfahrt von Hamburg.	Schiffe	Abfahrt von Hamburg.	Schiffe	Abfahrt von Hamburg.
1	31.3.	1	22.3.	1	4.4.	1	16.3.
1	23.4.	1	3.4.	1	6.4.	1	18.3.
1	27.4.	1	4.4.	1	18.4.	1	24.3.
1	3.5.	1	8.4.	1	21.4.	1	2.4.
1	9.5.	1	21.5.	1	11.5.	1	13.4.
		1	23.5.	1	12.5.	1	22.4.
				1	23.5.	1	26.4.
						1	28.4.
						1	31.5.
						1	9.7.

Noch mehr als die Ankunfts- sprechen die Abfahrtstage für die Behauptung, daß in der Regel eine gemeinsame Fahrt nicht stattfand; wenn Schiffe in einem Abstande von nur wenigen Tagen in Hamburg ankommen, so ist ja nicht ausgeschlossen, daß sie erst kurz vorher sich getrennt haben oder getrennt wurden. Sodann mußte grade die Hinfahrt nach Island gefährdeter sein, da den Piraten in jenen Meeren die aus den Erzeugnissen der hochent-

Digitized by Google

wickelten deutschen Cultur bestehenden Hinfrachten sicher begehrenswerter erscheinen mußten als die ihnen stets erreichbaren nordischen Rohprodukte, aus denen die Rückfracht bestand; grade das umgekehrte Verhältniß beobachten wir z. B. bei der spanischen Silberflotte. Es ist auch für diese Erörterung zu bedauern, daß nicht für das 16. Jahrhundert derartige Listen der „Abgehenden Schiffe" vorliegen. — Vollständige maritime Sicherheit hat in jener Epoche auf den nordischen Meeren niemals geherrscht; eine Zusammenfahrt mochte den Islandfahrern oft unbequem sein, oft gradezu unmöglich; da sie auch andere Fahrten unternahmen, so hätten gelegentlich die Einen auf die Anderen warten müssen, bis diese von ihrer in andere Gegenden unternommenen Fahrt zurückgekehrt waren. Sie hatten für die Abwehr räuberischer Angriffe namentlich durch die Stärke ihrer Schiffsbesatzung gesorgt; anderweitig wäre diese nicht zu erklären.

Wir besitzen nur wenige Nachrichten über die Größe der Bemannung. In einer gegen die Hansen gerichteten Klageschrift der Engländer aus dem Jahre 1491 ist von einem hamburger Schiff die Rede, »in qua nave erat numerus mercatorum et marinariorum 140« und von einem anderen, auf dem »numerus mercatorum et marinariorum 80« gewesen sein sollen.[1]) Im Jahre 1529 ging durch eine, nach der Darstellung der Hamburger absichtlich von den Engländern herbeigeführte Collision mit einem englischen Schiffe das Fahrzeug des Hamburgers Heinrich von Ronne in einem Hafen von Island-Norden mit Mann und Maus unter und zwar der Schiffführer mit etwa 36 Mann.

Jene Angaben der Engländer von 1491 können wir wol als eine in Klageschriften übliche Uebertreibung betrachten und getrost die Ziffern um 50 Procent herabsetzen; es liegt in der Natur der Sache, daß die Engländer die Zahl ihrer Sieger stark zu vergrößern strebten. Aber auch die Ziffer „36 Mann" muß überraschen. Und doch ist etwa dies die durchschnittliche Anzahl der Besatzungsmannschaft eines Islandfahrers — einschließlich der Kaufleute — gewesen.

[1]) Hanserecesse, ed. Schäfer II, 511; im Allgemeinen vgl. Hirsch, Danzigs Handels- und Gewerbsgeschichte pag. 265; auch hier wird darauf hingewiesen, daß die Bemannung der Schiffe „im Verhältniß zur jetzigen Zeit in der Regel zahlreich und mannichfaltiger Art" ist.

[2]) H. St. A.

Digitized by Google

Als im Jahre 1532 die Hamburger und Bremer in Island über die Engländer herfielen, sollen die Deutschen nach der Darstellung der Engländer, welcher in dieser Beziehung auch nicht widersprochen wird, über 280 »schippener unnd coplude« von 8 Schiffen jener beiden Städte gewesen sein;[1]) auch bei dieser Zahl stimmt jene Angabe von der etwa 36 Mann betragenden Besatzung. Der hamburger Islandfahrer Hinrich Martines verlor 1535 an der jütischen Küste sein Schiff mit 17 Mann; er selbst wurde gerettet; die Zahl seiner Genossen, die mit ihm dieses Glück hatten, erfahren wir nicht.[2])

Auch die Angaben, die wir über die Größe und Tragfähigkeit der Schiffe finden, können an und für sich die hohe Zahl der Besatzung nicht erklären. Jenes Schiff der Hamburger, welches 140 Mann an Bord gehabt haben soll, soll »portagii 500 doliorum« gewesen sein.

Mit etwa 100 Last Fischen, d. h. 12000 Stück, strandet Dirich Moldenhouwer im Jahre 1514 an der englischen Küste; das ist, wenn wir überhaupt diesem Bericht Glauben schenken dürfen,[3]) als eine sehr große Fracht für einen Islandfahrer anzusehen. Der Hamburger Conrad van der Heyde ward 1511 seiner Ladung, die neben anderen Waaren »lastas piscium amplius quadraginta« enthielt, beraubt.[4]) Lutke Smith segelte 1532 mit »eyn kleyn Kraffel von 60 lasten ungeverlik« nach Island,[5]) während das erste von Danzig dorthin ausgerüste Schiff (1479) 70 Lasten Tragfähigkeit besaß und etwa 1576 der Bremer Schiffer Gerdes im Auftrage eines Hamburgers eine »bollich vann sostich lasten« nach Island führte.[6]) Der Rechenmeister Brandanus Daetri[7]) führt in seinen Exempeln einen »Iszlandesfahrer« auf, der »ein Schip van 60 Last« hat. Die Laſtzahl der Schiffe, die

[1]) H. St. A.

[2]) Lappenberg, Hamb. Chron. pag. 85.

[3]) Die Nachricht steht in einer Klageschrift der Hamburger gegen die Engländer; Uebertreibung ist auch hier nicht unwahrscheinlich; die Hamburger konnten in diesem Falle um so ungestrafter übertreiben, als Moldenhouwer zur Zeit der Abfassung der Schrift schon verstorben und deshalb zu einer event. eidlichen Beglaubigung der Angabe nicht im Stande war. (H. St. A.)

[4]) H. St. A.

[5]) Lappenberg, Hamb. Chron. pag. 302.

[6]) Br. St. A.

[7]) pag. 341.

Digitized by Google

von 1610—1626 nach Island gingen, schwankt zwischen 33 und 90 Last, und aus 39 Angaben ergiebt sich ein Durchschnitt von 57⅛ Last. So können wir etwa 60 Last als die Durchschnittstragfähigkeit eines deutschen Islandfahrers bis ins 17. Jahrhundert annehmen.[1])

Die Besatzung kann nun nicht allein der Fahrt wegen so groß gewesen sein; diese ist auch heute noch dieselbe, und wenn auch zahlreiche Verbesserungen der Schiffahrtskunst und Technik eine etwas geringere Zahl der Mannschaft gegen früher vielleicht erklären läßt, so kann dieser Umstand doch nicht ausschlaggebend sein, wenn man bedenkt, daß ein zwischen Hamburg und Island fahrendes Schiff jetzt 6—8 Mann Besatzung hat. Zur Sicherung auf der Fahrt gegen Seeräuber und in Island gegen die Angriffe streitsüchtiger Concurrenten war die Schiffsbemannung so stark; dadurch werden denn auch die zahlreichen Vergewaltigungen der Fremden gegen lästige Nebenbuhler oder hülflose Isländer erklärlich. Es mußte doch einen andern Eindruck machen, wenn 12 Hamburger Schiffe nach der Sitte des 16. Jahrhunderts mit über 360 Mann in Island erschienen, als wenn sie nach jetzigem Brauch nur etwa 90 Mann mitführten; sahen wir doch oben schon, wie der permanente Kriegszustand zwischen den Island befahrenden Nationen auf des Olaus Magnus Karte zu beredtem Ausdruck gekommen ist.

Die Anzahl der Kaufleute auf einem Schiffe kann wol regelmäßig nicht mehr als 2—3 Personen betragen haben; außer ihnen mag dann gelegentlich ein als Heilkünstler dienender Barbier mitgefahren sein; so wird auf des Herman Deffholte Schiff im Jahre 1520 ein »bartscher geselle«, Namens Fabian Moller, erwähnt und im Jahre 1523 wird der »bartscher Willem« von der Islandfahrerbrüderschaft in eine Brüche von 20ß genommen.[2]) Auch Gories Peerse, der Verfasser der wertvollen Beschreibung Islands,

[1]) Vgl. dagegen die Größe der im schonenschen Verkehr benutzten Schiffe; um J. 1494 lief von Skanör und Falsterbo 1 Schiff von 100 Lasten aus; die große Masse der dort verkehrenden Fahrzeuge schwankt zwischen Schuten von 3 bis Schiffen von 50 Lasten. Schäfer, Buch des lüb. Vogts auf Schonen, pag. 101 ff.

[2]) Islandfahrerbuch.

Digitized by Google

ist vielleicht ein mit den Hamburgern Island bereisender Barbier gewesen.[1])

Ueber die Anzahl der jährlich und meist wol gleichzeitig Island besuchenden Schiffe geben uns für die frühere Zeit die Aufzeichnungen des Islandfahrerbuches einige Nachrichten; da in der Regel ein jeder Islandfahrer nach vollendeter Fahrt seinen Beitrag in die gemeinschaftliche Kasse zu steuern hatte, so können wir wenigstens annähernd die Anzahl der jährlich von Hamburg nach Island fahrenden Schiffe für den Zeitraum 1520—1560 feststellen; aber nur im Allgemeinen, denn oft verhindert die Vermischung mit anderen der Kasse zufließenden Beträgen, sowie der Umstand, daß auch die Bootsleute u. A. m. von der Fahrt mitsteuerten, die genaue Feststellung. In den 20—30er Jahren des 16. Jahrhunderts scheinen etwa jährlich 8—10, in den 40—50er Jahren 10—16 Schiffe von Hamburg nach Island gefahren zu sein. Als später die Privilegierung mit einzelnen Häfen üblich wurde, war es zugleich vorgeschrieben, jeden Hafen nur mit einem Schiffe zu besegeln; im Jahre 1585 fuhren die Hamburger mit 14 Schiffen nach 15 Häfen. Zur selben Zeit hatten Lübeck, Bremen und Stade zusammen 8 Häfen inne »so sie auch mit acht Schiffen besiegeln lassen;«[2]) im genannten Jahre wurde also Island von mindestens 22 deutschen Schiffen besucht, da wir doch nur eine einmalige Fahrt im Jahre als Regel annehmen können; die größte Frequenz Islands durch die Deutschen im 16. Jahrhundert wird man auf etwa 25 Schiffe jährlich annehmen dürfen. Die Engländer sollen um 1552 Island jährlich mit 60 Schiffen besucht haben;[3]) diese Angabe ist, da wir von der Größe dieser Schiffe — die bei der geringen Entfernung von der Heimat durchschnittlich wol kleiner waren als die der Deutschen — nichts wissen,

[1]) Vgl. Jahrbuch des Vereins für niederdeutsche Sprachforschung Bd. 9, pag. 143. Ein solcher Schiffsbarbier war auch wohl jener Chirurg „natione Germanus", mit Namen Lazarus, Sohn des Matthaeus, der in einer auf Island wüthenden Epidemie segensreiche Hülfe leistete, sich dort verheiratete und häuslich niederließ. Finni Joh. Hist. eccl. Isl. II. 533. Der Althingsdom von 1545 erleichtert den fremden Bartscherern den dauernden Aufenthalt in Island. Lovsamling I. 63. — Das ehrbare Amt der Barbiere in Hamburg war über diese fahrenden Barbiergesellen, die sich jeder Aufsicht entzogen, nichts weniger als erfreut. Rüdiger, Hamb. Zunftrollen pag. 16.

[2]) H. St. A.; vgl. im Anhang No. V.

[3]) Sejdelin, Diplom. Flensborg. II. 997.

Digitized by Google

uncontrollirbar und von geringem Werte. Aus den Schiffslisten von 1590 ff. haben wir schon oben einige Zahlen über den hamburgisch-isländischen Verkehr mitgeteilt.

Richten wir unsern Blick auf die Fahrzeuge, mit denen die isländische Reise angetreten wurde. Als ein tollkühner Abenteurer erscheint der Chronik des Bernd Gyseke der Schiffer Herman Evers; nachdem er schon mehrere ähnliche Versuche gemacht, ging dieser unternehmende Mann im Jahre 1531 mit einem »bojer mit enem smaksegel«, also einer nur für kleine Fahrt geeigneten Ausrüstung, auf die isländische Reise.[1]) Dies wird nun wol ein Sport gewesen sein, ähnlichen Unternehmungen der Gegenwart an die Seite zu stellen. Der ernsthafte Islandfahrer, der Frau und Kinder daheim ließ und das Risiko einer gefahrvollen Meeresfahrt meist mit demjenigen eines finanziellen Unternehmens zu teilen hatte — denn an dem Geschäftsertrage war der Schiffer, auch wenn ihm das Schiff nicht voll und ganz gehörte, meist beteiligt — fuhr in seetüchtigen, der weiten Reise gewachsenen Fahrzeugen.

Als Bezeichnungen für die im isländisch-deutschen Verkehr benutzten Schiffe finde ich die Ausdrücke »holk, kogge, kraffel, bollich;«[2]) als das größte gilt allgemein die »holk;« mit einem solchen Fahrzeuge soll nach der Darstellung der Engländer Lutke Smith 1532, als er mit den Engländern in Konflict kam, in Island gewesen sein;[3]) auch das Schiff „Veronica" des Danziger Islandfahrers Heinrich Schröder, welches im Jahre 1483 von Piraten angefallen wurde, war eine »holk«.[4]) Eine ähnliche Schiffsart ist die »kogge;« ein solches Schiff führte 1486 der Hamburger Lutke Sten, als die Engländer ihn in Island überfielen.[5]) Während die Engländer jenes Schiff des Lutke Smith eine »holk« nennen, betitelt eine hamb. Chronik[6]) dasselbe »eyn kleyn kraffel von 60 lasten ungeverlik;« wiederum ein Zeugniß von der in solchen Dingen abweichenden Darstellung der Parteien,

[1]) Lappenberg, Hamb. Chron. pag. 47.

[2]) Vgl. im Allgemeinen Hirsch a. a. O. pag. 263; Stieda, Revaler Zollbücher und Quittungen pag. LXXII ff.

[3]) H. St. A.

[4]) Caspar Weinreich's Danziger Chronik, ed. Hirsch und Voßberg, pag. 32.

[5]) H. St. A.

[6]) Lappenberg a. a. O. pag. 302.

Digitized by Google

wie auch von dem unsicheren Charakter dieser Schiffsterminologie. Einer »bollich vann sostich lastenn unnd 7 Jar alt« begegnen wir im bremisch-isländischen Verkehr.[1]) Auf die technischen Unterschiede, die in diesen Bezeichnungen liegen, hier einzugehen, halte ich mich nicht für competent; die Ansichten, die darüber geäußert, gehen vielfach auseinander.

Die Eigennamen der hamburgischen Island befahrenden Schiffe sind von der Ueberlieferung äußerst vernachlässigt worden; das ist um so bedauerlicher, als es doch nicht nur ein sprachwissenschaftliches Interesse ist, das den Blick des Forschers auch auf diese Seite des Seehandels lenkt. Die beiden hamburgischen Schiffe, an deren Ausrüstung nach Island sich der Rat beteiligte (1475—76), hießen »de Hispanigerd« und »de grote Marie;« außerdem kennen wir die »Anne«, die nach dem Bericht der Engländer von »Jacobus Howmode de Hamborough« geführt wurde (1491),[2]) sodann die mehrfach in den Rechnungen der Islandfahrerbrüderschaft auftretende »bunte koe;« warum grade dieses Schiff allein unter den vielen in jenen Rechnungen aufgeführten Schiffen namentlich erwähnt wird, ist uns nicht bekannt.[3]) Im Jahre 1614 wird der „Junge Jäger" als zwischen Island und Hamburg fahrendes Schiff genannt.[4]) —

Lange Zeit war Hamburg der Hafen des Continents, welcher nicht allein den Waaren-, sondern auch den Personenverkehr mit Island vermittelte. Kopenhagen hat erst im 17. Jahrhundert diesen Verkehr an sich gezogen und auch dann nur durch künstliche Mittel. Wollte Jemand im 16. Jahrhundert und besonders in der ersten Hälfte desselben von Island nach Kopenhagen oder umgekehrt reisen, so pflegte er die hamburgischen Schiffe zu benutzen;

[1]) Br. St. A.

[2]) Hanserecesse, ed Schäfer II. No. 511; Jacobus Howmode ist vielleicht identisch mit „Joachim Homod" (Kämmereirechn. III. 528), der im Jahre 1487 nach England fuhr (vgl. oben pag. 8, Anm. 1).

[3]) Hans Buncke wird 1545 als Schiffer der „bunten koe" genannt (Islandfahrer-Buch pag. 166); dieses Schiff scheint hauptsächlich Schwefel aus Island geführt zu haben; stets, wo es erwähnt wird, heißt es, so und soviel Schwefel „von der bunten koe". — Von englischen Island befahrenden Schiffen sind mir namentlich bekannt geworden „de Vighe" (1486), „Thomas von Hull" (60 Tonnen). „Thomas von Lynn" (120 Tonnen), „Thomas von London", „Anna von Harwich", „Peter Gybson", „Mary James von Lynn", „Jems van Hulle."

[4]) H. St. A. Cl. VII. Lit. Ed. No. 4. Lit. D. (Zoll).

Digitized by Google

so machte es Bischof Ögmund von Skalholt, als er etwa 1533 nach Norwegen reisen wollte;[1]) so auch sein Nachfolger Gissur, der im Jahre 1539 von Island über Hamburg nach Kopenhagen fuhr.[2]) Noch im Jahre 1614 hören wir, daß der „Schatz," die Abgabe der Isländer an ihren König, die meist in Naturalien geleistet wurde, über Hamburg transportirt wurde.[3])

Es ist deshalb nicht zu verwundern, wenn eine Art von Postverbindung zwischen Hamburg und der Insel entstand. Ein päpstliches Schreiben wurde im Jahre 1548 von den hamburgischen Kaufleuten »Ulfus et Ludovicus« an den Bischof von Holum gebracht;[4]) und im Islandfahrerbuche lesen wir einmal:[5]) »Item Hans Ellers geven uth bevel der olderlude vann badegelde in Islanth myt denn breven vor westenn aff in de Hannenvorde, ys 7 ℔ 83.«

V.

Erst Ende des 15. Jahrhunderts treten in den nun ergiebiger werdenden Quellen für den isländischen Verkehr der Deutschen an Stelle der Gesammtbezeichnung „Island" einzelne Häfen uns entgegen; die verschwommene Vorstellung von der fernen Insel macht concreten topographischen Begriffen Platz. Aber erst in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts, als sorgfältig die Praxis beobachtet wurde, nur auf bestimmte Häfen Licenzen und Paßbriefe auszustellen, können wir uns einen Ueberblick über die Verteilung der Häfen an die Islandfahrer verschaffen.

An dieser Stelle müssen wir uns mit der Aufzählung der hauptsächlich von den Deutschen im 16. Jahrhundert besuchten

[1]) Finni Joh. Hist. eccl. II. 528.

[2]) Ebenda pag. 542 und III. 248—49.

[3]) H. St. A. Cl. VII. Lit. Ed. No. 4. Lit. D. Paß-Brief Christian IV. für das Schiff der „Junge Jäger" 1614. April 29. Für diese den „Schatz" bildenden isländischen Waaren beanspruchte der König von den Hamburgern zollfreien Eingang.

[4]) Finni Joh. Hist. eccl. II. 687.

[5]) Ebenda pag. 478 (1552).

Digitized by Google

Häfen begnügen; es gehören eingehende topographische, an Ort und Stelle vorgenommene Studien dazu, um zu einem befriedigenden Resultat in dieser Frage zu gelangen.[1])

Westküste:

Akrenaes (Akernisse),[2])
Bodenstede (Budenstadt),[3])
Dyrefiord,[4])
Flatoe,[5])
Grunderfiord (Gründerfiord),[6])
Hanefiord (Hafnefiord),[7])
Holmen,[8])
Isafiord,[9])
Kiblevig (Kieblaviik),[10])
Kobbeinstadr,[11])
Kommerwaag (Kummerwage),[12])
Revet (Reff),[13])

[1]) Vgl. im Allgemeinen Olafsen og Povelsen a. a. O. passim; Gliemann, Geogr. Beschreibung von Island. (Altona 1824.) pag. 184 ff. auch (Pontoppidan), Sammlinger til Handels Magazin for Island I. 141. 244 ff.

[2]) Gories Peerse Vers 210 nennt es „Arckermisse". — „Item Hinriche Kopmann isz uf Ackernitz von dem fugett genummen etc." H. St. A. (um 1550.)

[3]) Am 21. Dez. 1561 schreibt der Hamb. Rat an den König, „dass etzliche unser burger dieses verschienen Sommers inn Iszlandt die haffen Bodenstede belegelt haben sollen."

[4]) Bürgermeister Bartholomaeus Thinnappel von Lübeck wurde 1565 mit diesem Hafen privilegirt. Ketilson II. 58.

[5]) Wurde 1579 dem Lübecker Heinrich Schlüter gegeben. Norske Rigs-Reg. II. 366.

[6]) Wird oft erwähnt; hier wurde ca. 1530 das engl. Schiff „Thomas von London" von Hamburgern und Bremern bedrängt. H. St. A.

[7]) Wird während der ganzen Zeit der deutschen Islandfahrt oft genannt.

[8]) Wird 1586 an den Lübecker Hans von Delmenhorst gegeben. Norske Rigs-Reg. II. 643.

[9]) Vgl. Anm. 4; nach einem Briefe Hamburger Islandfahrer an den Hamb. Rat. (H. St. A.), undatirt, ist Thinnappel auch mit Isafiord belehnt gewesen.

[10]) Wird öfter erwähnt; vgl. Werdenhagen I. 256 „portus in meridionali littore nominant nautae: Hafnaford, ubi Bestested praefecti regis domus est, Strom, Wallowick, Klibbelwick, Bussandl, Turlock et Orbaek, qui nautis maxime noti." Doch liegen Bussandl und Orbaek nicht „in meridionali littore", sondern an der Südküste.

[11]) Im Jahre 1524 überwintern die Deutschen „in portu Kolbeinsaarosensi." Finni Joh. Hist. eccl. Isl. II. 525–26.

[12]) Erscheint sehr oft, besonders im Bremer Besitz; kommt 1585 an Graf Hans von Oldenburg. Norske Rigs-Reg. II. 603.

[13]) Finde ich 1528 zuerst erwähnt; die Engländer nannten es Gammelwick: in portu, qui dicitur a nostris Reff ab Anglis Gammelwick," Denkschrift von 1532. H. St. A.

Digitized by Google

Stappen,[1])
Strome (Strömfiord).[2])
Südküste:
Bosande (Bussande, Baadsende),[3])
Grindevig (Gronelwick),[4])
Dereback,[5])
Ostfjord,[6])
Wattlose,[7])
Nordküste:
Hapsaashavn (Hossos),[8])
Husavik,[9])
Oefiord,[10])
Wapnefiord.[11])

Die Ostküste scheint am wenigsten von Fremden besucht worden zu sein. Das geht auch aus dem Islandfahrerbuche hervor; dieses führt mehrfach Mitglieder auf, die »vor norden,« »vor wessten« fuhren, nie aber »vor osten;« allerdings auch nicht» vor süden.«[12])

[1]) Lange von Bremen aus besegelt; kam 1565 an einen Kopenhagener, 1576 an einen Helsingörer. Norske Rigs-Reg. I. 149. II. 179.

[2]) Oft genannt; noch 1602 sollten die Hamburger, wie die Kopenhagener argwöhnten, die Absicht haben dorthin zu fahren. Norske Rigs-Reg. III. 656.

[3]) Oft erwähnt, dicht bei Grindewig; vgl. oben pag. 22, Anm. 1.

[4]) Ebenso.

[5]) Von Bremen aus besegelt; vgl. Werdenhagen a. a. O.

[6]) „Ostforth edder Papie" wurde erbittert von den Bremern gegen die Hamburger in den 80er Jahren des 16. Jahrhunderts vertheidigt. Br. St. A. — Dicht bei Ostforth muß die „Ladelstede" Fulwick oder Fuglvik, die im Jahre 1592 an Marten Loseckan und Genossen kam, gelegen haben. (Norske Rigs-Reg. III. 230.)

[7]) Muß dicht bei Ostfjord liegen; ich habe es nicht auf den neuen Karten identifiziren können. Wurde besonders von Bremen aus befahren.

[8]) Im Skagefjord, ward 1564 den Hamburgern entzogen und dem Haus Nilsien aus Kopenhagen gegeben. Norske Rigs-Reg. I. 440.

[9]) Hauptort für den Schwefelexport und deshalb seit 1561 für die Deutschen des Besuches nicht wert; kam 1572 an Bürgermeister Marcus Heß von Kopenhagen. Norske Rigs-Reg. II. 1.

[10]) = Akureyri; wurde 1572 den Hamburgern zu besuchen verboten. H. St. A.

[11]) Wurde 1580 von Hamburgern besegelt. H. St. A. — Mit den hier aufgeführten Häfen ist selbstverständlich die Reihe der auch mit dem Namen nach bekannten nicht erschöpft; es sind oben nur diejenigen angeführt, von denen ich genau nachweisen konnte, daß sie im 15. und 16. Jahrhundert von Deutschen besucht und deren Lage in den mir zugänglichen Hülfsmitteln aufzufinden war. Nicht nachweisen kann ich u. A. Gotsande, Hamborough (Hanereceße, ed. Schäfer II. No. 511); dann Neszwage, daß am Ende des 16. Jahrhunderts von den Bremern besucht wurde und wohl an der Westküste lag. Da die meisten dieser Hafenorte nur aus wenigen Häusern bestanden und oft wohl nur eine vorübergehende Existenz hatten, so wird in vielen Fällen die genaue Feststellung der Lage nicht ganz leicht sein.

[12]) pag. 260 „Hans Elers vor Westen;" pag. 266 „Hans Rolffes vor Norden", pag. 270 „Hynfyck Lassenn, de vor nordenn seghel"; pag. 508 „Hans Smit — segelt vor westen" u. öfter.

Digitized by Google

Der Haupthafen der Hamburger scheint im 15. und 16. Jahrhundert Haneforde gewesen zu sein; zuerst 1486 finde ich es in dieser Eigenschaft genannt.[1]) Im Islandfahrerbuch ist namentlich kein anderer Hafen als Haneforde aufgeführt.

Während eine genaue Angabe der zu einer bestimmten Zeit von den Hamburgern besegelten Häfen zu fehlen scheint, giebt eine Notiz aus dem Jahre 1583 uns Mitteilung von den 8 Häfen, die im 16. Jahrhundert von den Bremern besegelt wurden; es waren dies Oereback, Grindewick, Holmen, Stappen, Kummerwage, Ostfiorde, Bodenstede, Neschwage.[2])

Brachten die Hansen in Island es auch nie zu einer festen, dauernden Niederlassung, so kann man doch annehmen, daß am Strande eines jeden Hafens einige Hütten oder Zelte von ihnen errichtet wurden. Hierüber versiegen die Quellen nahezu gänzlich. Doch heißt es in der Instruction, welche der Bremer Rat seinem Secretarius Daniel Bisterfelt für seine Mission an Christian IV. mitgab (1590), daß die Bremer, die nun über 80 Jahre lang den Hafen Oistfort besegelten, »ihre Kaufmansz heuser unnd Bodenn doselbst bey der Ladelstede, Fulwick genand, aufgeschlagenn gehabtt unnd noch habenn.«[3]) Wahrscheinlich dienten diese Buden nur zur Aufbewahrung der aus den Schiffen ausgeladenen deutschen oder schon gegen dieselben eingetauschten isländischen Produkte.[4]) Ob das Haus, welches die Hamburger Islandfahrer

[1]) Lutke Sten kam 1486 mit seiner „kogge" nach Haneford. H. St. A.

[2]) Concept einer Supplik von „Johann Koster und Eberhardt Hoveman vor sich und mit im nahmen und von wegen Ihrer aller Schiffskfreunde und mit Rehder in Iszlandt" an den Erzbischof von Bremen. 1583. Sept. 27. Br. St. A. — Ueber den Hafen Neschwage (Nesswage) vgl. oben pag. 107, Anm. 11.

[3]) Br. St. A.

[4]) Auch Dithmar Blefken erzählt in seiner fabelhaften Schrift über Island (»Islandia, sive populorum et mirabilium, quae in ea insula reperiuntur, accuratior descriptio etc.« Lugduni Bat 1607) pag. 83. Habent Germani, qui in Islandia negotiantur, locum in portu Haffnefordt munitum, ubi sub tentoriis suas merces venum exponunt etc." Die Unzuverlässigkeit des Blefken, der nie in Island gewesen und seine Darstellung teils zusammengelogen, theils compilirt hat, ist bekannt; vgl. Seelmann im Jahrbuch des Vereins f. niederdeutsche Sprachforschg. IX. 110 ff. Wenn Lindemann a. a. O. pag. 6 des Jorgbrager Werk für den „früheren Tauschhandel der Isländer" citirt, so ist doch zu bemerken, daß Z. erst Ende des 17. Jahrhunderts in Island war und des Blefken Schrift als Quelle ausschreibt.

Digitized by Google

etwa 1534 nach Island transportirten, auch für diesen Zweck dienen sollte,[1]) muß zweifelhaft erscheinen.

Die Nächte werden von den Fremden in der Regel auf ihren Schiffen zugebracht worden sein; dafür sprechen Zeugnisse aus früherer Zeit, so der nächtliche Ueberfall, den die Deutschen im Jahre 1532 dem englischen Schiff „Peter Gybson" zu Teil werden ließen.

Was von diesen Bauwerken das Jahr 1602 überlebte, das wird einer königlichen Verordnung vom 24. April 1608 zum Opfer gefallen sein. Damals befahl nämlich Christian IV., daß alle Gebäude, die den Deutschen gehört hätten und auf Grund und Boden der Krone oder Kirche ständen, sofort abgebrochen werden sollten.[2])

Unter diesen Gebäuden hat sich vielleicht auch die deutsche Kirche in Hanefiord befunden.

Es ist bekannt, daß, wohin auch immer in der Fremde die deutschen, hansischen Kaufleute kamen, sie, sobald ihre Niederlassung und ihr Verkehr daselbst eine gewisse Dauer zu versprechen schienen, eine kirchliche, nur für sie bestimmte Einrichtung trafen.[3]) Dort, wo durch die Handelsgesetzgebung begünstigt, Kontore entstanden, in Brügge, Bergen, Nowgorod, wo die Hansen sich den Winter über aufhalten durften, wie auch in London, oder auf den Fitten und Lägern in Schonen, war die Gründung von Kapellen und Kirchen zu eigener Benutzung kein großes Wagniß. Wenn aber sogar in Island die Hamburger sich eine Kapelle bauten, so ist das einerseits als ein sehr kühnes Unternehmen, auf der anderen Seite aber auch als ein Zeugniß von dem Vertrauen der Hamburger Islandfahrer in die Fortdauer ihres Verkehrs daselbst zu betrachten. — Die einzigen Nachrichten über diese Kirche finden wir in dem Buche der Hamb. Islandfahrer; ob etwa auch die Bremer und andere deutsche Islandfahrer an diesem Bau beteiligt gewesen, muß dahin gestellt bleiben; im Grunde wird es ein hamburgisches Unternehmen gewesen sein; der Hafen Hanefiorde

[1]) Vgl. oben pag. 93, Anm. 7.

[2]) Ketilson II. 244.

[3]) Vgl. Lappenberg, Stahlhof pag. 122 f.; Schäfer, Buch des lüb. Vogts auf Schonne pag. CXLIII. ff.

Digitized by Google

war der Mittelpunkt der hamburgischen Islandfahrt, war aber von zahlreichen anderen in der Nähe liegenden Hafenplätzen aus sehr leicht zu erreichen.

Zuerst im Jahre 1537 wird die Kirche erwähnt und werden Beiträge geleistet »tho der karcken in der Haneforde tom bouwete.« Die Beiträge erfolgen, wie die meisten der von den Islandfahrern gesteuerten, in Fischen; die für die Kirche gegebenen Fische erhalten die Bezeichnung »karckenfysck.« Schon 1538 wird »Her Jochym der Hannenforder kalpelane« genannt;[1]) im Jahre 1542 wird als »Koplan up Islant« Hynryck Konge aufgeführt; 1546 erscheint die Bezeichnung »pastor« und 1552 wird erwähnt »Johannes Bramstede, de predekante in der Hannenforde.«

Für die Unterhaltung der Kirche im Innern und Aeußern steuerte die Hamburger Islandfahrerbrüderschaft treulich bei; bald für Papier zu einem Meßbuch, bald für Kupfer und Nägel.[2])

Was später aus dieser kirchlichen Stiftung geworden, ist uns nicht bekannt; wie gesagt, vielleicht ward sie um 1608 zerstört. Die Erinnerung an diese deutsche Kirche scheint bei den isländischen Kirchenhistorikern geschwunden zu sein; Finnur Johnson erwähnt sie nicht.[3])

---

[1]) Er erhält von der Brüderschaft 5 ℔ 4 ß „vor 1 langen rock".

[2]) pag. 410 „Item noch hebbe yck Her Korth gegeven 4 ß to pappyr, dat he to eyn myssebocke hebben wolde in Yslant" (1541); pag. 421 „Item dem koeppersleger geven vor kopper und nagel. 16 ℔ 6 ß to der karken in Isselant in der Hanenforde."

[3]) Herr Prof. Konr. Maurer teilt mir mit, daß er im Hofe von Hitardale in der dortigen Kirche einen Leuchter gefunden, der die Inschrift trug: „In Gottes Namen bin/ich geflossen/Michael Lin/ni hat mich gegossen," darüber die Jahreszahl „Im Jar 1616."

Digitized by Google

VI.

Es ist schon so viel von den mancherlei Streitigkeiten im isländischen Verkehr die Rede gewesen, daß wir doch auch einen Blick auf die gerichtlichen Verhältnisse, mit denen dieselben in Berührung kamen, werfen müssen.

Ueber die Streitigkeiten zwischen Fremden und Isländern scheint der Althing von 1533 eine Bestimmung zu geben; »de recht scal erkandt werden up aldinge,« heißt es daselbst; da Deutsche und Engländer mit den Isländern diesen Althingsdom »laveden«, so scheint es zweifellos, daß jene Anordnung sich auf Zwistigkeiten zwischen Fremden und Einheimischen bezieht; die Gerichtszuständigkeit der Letzteren allein war ja längst geregelt. Doch war es keineswegs die Regel, dem Althing den Austrag einer gemischten Streitigkeit zu überlassen. Eine Klage des Hamburger Bürgers Jacob Thode gegen drei Isländer wegen einer Geldschuld wurde in Hamburg vor dem Rate entschieden, und die von diesem eingesetzten Schiedsherren sprachen im Jahre 1543 daselbst das Urteil in der Sache.[1]) Dies war allerdings eine civilgerichtliche Angelegenheit. In Straf- und Criminalfällen scheinen die Isländer doch ihre Jurisdiction behauptet zu haben. Die Hamburger meinten 1545, ihre Väter hätten, wenn es auf der Kaufstätte gelegentlich zu »hader efft slachtinge« gekommen sei, die Ihrigen selbst bestraft »uthgenamen dath hogeste belangende;«[2]) sie beanspruchten also die niedere Gerichtsbarkeit für sich. Der energische Vogt Otto Stiges aber, der überhaupt die alten isländischen Gesetze den Fremden gegenüber wieder zu Ehren bringen suchte, wies jenen Anspruch als gegen das Landrecht verstoßend zurück mit der Erklärung »Soviel ist aber dem kauffmann durch die vogte voll nachgegeben, doch Ko. Mt. Hoheit und gerechtigkeit un-

[1]) Concept des Vertrages im H. St. A.; die Schiedsherren waren die Ratsherren Meyne von Eutzen und Godert Schroder; letzterer war früher selbst Altermann der Islandfahrerbrüderschaft gewesen.

[2]) Brief der Hamb. Islandfahrer an den Rat ca. 1545. Orig. H. St. A.

Digitized by Google

schedlich, damit fridt, recht und der kauffman seine betzalung zu erhalten, das der kauffman diejenigen, als dem kauffman schuldig oder straffbare handlunge uff der kauffstett treiben, angehaltten werden mugen, bis zu des vogts ankunfft oder das dieselbigen dem vogte uberanttwortt, solchs ist auch von mir nicht geweigert wordenn.«[1]) Also nur eine vorläufige Arrestierung der sich gegen sie vergehenden Isländer war den Fremden erlaubt.

Hinsichtlich der Gerichtsbarkeit für Streitigkeiten unter den Fremden wurde im Jahre 1524 von König Friedrich mit den Hamburgern und Bremern vereinbart, daß bei etwaigen Zwistigkeiten unter Angehörigen beider Städte in Island der Vogt daselbst die Beilegung übernehmen und die Obrigkeiten Hamburgs und Bremens sich nicht dareinmischen sollten.[2]) Dasselbe empfiehlt auch der oft genante Entwurf von 1533.[3])

Im Jahre 1583 lud der isländische Vogt Johann Bockholt die sich um die Berechtigung der Benutzung von 2 Häfen streitenden Hamburger und Bremer vor den Althing.[4])

Private Verständigungen waren natürlich nicht ausgeschlossen; auch jener Entwurf räth die »transactionem privatam« an; und der Hamburger Lutke Smidt traf einen solchen Compromiß mit dem Engländer Robert Legge (1532).[5]) Die durch den großen Ueberfall von 1532 geschädigten Engländer wandten sich nach Hamburg; und die Stahlhofskaufleute empfahlen dem Rat, jenen gebührlich entgegenzukommen und den gerichtlichen Austrag der Sache zu fördern.[6]) —

[1]) Rechtfertigungsschrift des Otto Stiges. 1545. H. St. A.
[2]) Finni Joh. Hist. eccl. II. 266–67.
[3]) Vgl. im Anhang No. III.
[4]) Brief des Joh. Bockholt an den Rat von Bremen. 1583. Febr. 10. Br. St. A.
[5]) Schanz a. a. O. II. 487.
[6]) Vgl. im Anhang No. I.

Digitized by Google

VII.

Hamburg ist die einzige deutsche Stadt, in welcher es eine Islandfahrergesellschaft gegeben hat.[1]) Genau ist der Zeitpunkt der Gründung dieser Gesellschaft nicht festzustellen. Die erste thatsächliche Nachricht von ihrer Existenz gehört in das Jahr 1500; am 4. April dieses Jahres vereinigten sich die Brüder des Klosters St. Johannis mit der Gesellschaft der Islandfahrer zur Stiftung einer Brüderschaft, genannt St. Annen der Islandfahrer.[2]) Die Gesellschaft hatte sicher damals schon einige Zeit bestanden; bei dem Aufruhr von 1483 spielte bekanntlich die Islandfahrt eine gewisse Rolle; vielleicht kann man aus dem Umstande, daß die Gesellschaft bei dieser Gelegenheit nicht erwähnt wird, schließen, daß sie noch nicht existirte; eher noch dürfte wol dieser Schluß zulässig sein bei den Islandfahrten, die der Rat 1475—1476 veranlaßte; wol schwerlich hätte dieser sich auf eine derartige Unternehmung eingelassen, wenn schon eine Gesellschaft der Islandfahrer damals bestand. — Im Jahre 1507 gestattete der Rat der Brüderschaft die Anlegung eines »Liber fraternitatis,« Brüderschaftsbuches.[3])

Die Gesellschaft der Islandfahrer ist also älter als die Brüderschaft; die Gesellschaft bildet die Vereinigung der dem gleichen Geschäfte nachgehenden Männer; sie wird durch äußerliche Bande zusammengehalten; die manchmal gemeinsame Fahrt, die Unterstützung auf der Reise und in Island, vielleicht auch in Geschäften; es ist eine Gemeinschaft von Lebensinteressen; die Wirksamkeit der Gesellschaft betätigt sich meist auf der Reise, fern von der Heimat. Dagegen ist die Brüderschaft die Vereinigung der

[1]) Pauli, Lüb. Zustände III. 61 meint, im Jahre 1492 habe in Lübeck eine Islandfahrergesellschaft bestanden; das ist aber ein Irrtum. Pauli beruft sich auf das Niederstadtbuch; doch hat dieses in dem genannten Jahre nur eine diesbezügliche Aufzeichnung; auf diese wird P. seine Ansicht gebaut haben. Es heißt daselbst nämlich am Sonntage Jubilate (13. Mai): „Der bodekere Alderlude to lubeke hebben syck vore dem Erszamen Raede darsulvest beclaget, dat etlike Islandesvarer van en beghert haddenn, en sommige achtendele van dren stovekenn to makende, dat se dan nicht doenn hadden willen; dar to hadden en de Islandesvarer geantwordet, wolde se id nicht doenn, so solden id de buttenmakers gerne doenn etc. etc." Es ist ersichtlich, daß man aus diesen Worten nicht auf die Existenz einer Islandfahrergesellschaft schließen darf.

[2]) Gaedechens, Gensler, Koppmann, Das St. Johannis-Kloster in Hamburg pag. 137.

[3]) Staphorst, Hamb. Kirchengeschichte I. 1. pag. 242.

Digitized by Google

gesammten Gesellschaftsmitglieder mit ihren Familien, Frauen, Kindern und Greisen, zu Zwecken des gegenseitigen Schutzes daheim und im Anschluß an eine kirchliche Institution, einen Altar, einen Schutzheiligen. Der Sitz der Gesellschaft ist oft ein eigenes Gesellschaftshaus, die Brüderschaft hat ihr sichtbares Heim in der Kirche, an dem Altare, dem sie sich angeschlossen. Dies die theoretische abstracte Trennung von Gesellschaft und Brüderschaft; in Wirklichkeit ist eine Scheidung beider Begriffe — wenigstens bei den Islandfahrern — kaum warzunehmen. Es wäre vergebliche Mühe, im Einzelnen die Function der Brüderschaft von denen der Gesellschaft zu trennen; grade bei den Islandfahrern — und die Institutionen der übrigen seefahrenden Genossenschaften Hamburgs sind leider noch nie näher geprüft worden — zeigt sich uns das Schauspiel, daß die Brüderschaft mit ihren Tendenzen einer im Stillen und Verborgenen wirkenden Humanität die rein geschäftlichen der Gesellschaft durch und durch verquickt und verdrängt; aus Gesellschaft und Brüderschaft wird allmählich im Laufe des 16. Jahrhunderts »der Isslandesfarer armen broderschop;« die Bezeichnungen »selschop« und »broderschop,« sonst meist, da ganz verschiedene Begriffe benennend, scharf getrennt, werden bei den Islandfahrern nun als gleichbedeutend gebraucht; doch überwiegt bedeutend die Bezeichnung »broderschop.« —

Ehe wir näher auf die Bedeutung der Islandfahrerbrüderschaft in dem kaufmännischen Leben Hamburgs eingehen — denn die innere Geschichte dieser Genossenschaft ausführlich zu behandeln, kann nicht in der Absicht dieser Schrift liegen —, noch einige Worte über die wichtigste Quelle, aus der wir über diese Brüderschaft unsere Kenntnisse schöpfen und die wir schon mehrfach oben benutzt haben. Es ist das Rechnungsbuch derselben für die Jahre 1520—1561; dies Buch, ein Lederband in Schmalquart mit etwa 800 beschriebenen Seiten, befindet sich im Besitze der Schiffergesellschaft in Hamburg.[1]) Der in der Regel für ein Jahr sein Amt führende »Rekensman« hat in diesem Buche die Einnahmen und Ausgaben verzeichnet; und zwar bür-

[1]) Vgl. auch die Bemerkungen von Chr. Walther im Jahrbuch des Vereins für niederdeutsche Sprachforschung. Bd. 9. pag. 143.

Digitized by Google

gerte sich schon von Beginn an der sonderbare Brauch ein, daß das Buch von beiden Seiten zugleich angefangen und fortgesetzt wurde; für dasselbe Jahr sind somit die Eintragungen an zwei Stellen zu suchen, ohne daß ein bestimmtes Prinzip dabei beobachtet wäre. Neben Ein- und Ausgängen enthält das Buch dann stets am Anfang des Jahres ein summarisches Protocoll der Sitzung des Vorstandes. Im Allgemeinen ist dieses Rechnungsbuch anderen seiner Art sehr ähnlich; es bietet zahlreiche Beiträge zur Kultur- und Preisgeschichte; verhältnißmäßig gering ist die Ausbeute für die Geschichte der Islandfahrt; dennoch liefert uns dies Buch, welches einer vollständigen Veröffentlichung wol wert wäre, höchst willkommene Beiträge.[1]) —

Die Verbindung der Islandfahrer mit dem Kloster, dem sie sich im Jahre 1500 angeschlossen, dauerte nicht lange; schon 1513 erwarb die Brüderschaft für 350 ℔. die Benutzung der wenige Jahre vorher erbauten St. Annen-Kapelle in der St. Petri-Kirche; auf dem Friedhofe dieser Kirche wurde der Brüderschaft zugleich eine Gruft eingeräumt. In dieser Kapelle hielt, wie früher in der Petrikirche, die Brüderschaft gelegentlich ihre Zusammenkünfte ab. Doch schon im Jahre 1535 löste sich ihre Verbindung auch mit dieser Kirche; anscheinend weil ihr die Unterhaltung der Kapelle beschwerlich fiel;[2]) vielleicht erschien auch nach der Reformation und mit der Vereinfachung der kirchlichen Gebräuche eine eigene Kapelle entbehrlich. Der Charakter der Brüderschaft als einer kirchlichen hatte nun auch seinen äußerlichen Anhalt verloren und ganz und gar konnte sie sich und ihre Mittel den Zwecken widmen, die von nun an in den Vordergrund treten.

Es ist schon von Kirchenpauer[3]) behauptet worden und wird durch die Rechnungen der Islandfahrer bestätigt, daß von einer kaufmännischen Gesellschaft, d. h. einer solchen, welche auf

[1]) Ich citiere nach der von mir vorgenommenen Paginirung des Buches, um eine event. Controlle zu erleichtern.

[2]) Suhr, Beschreibung der St. Petri Kirche zu Hamburg. pag. 82; das, was in der Kapelle nicht nagelfest war, durfte die Brüderschaft mitnehmen „alse nömptlyk de nighe fohr up dem altare, dat grote Schap by dem Altare, unde de Klocken up de Capellen hengende" (Behrmann, Versuch einer Geschichte der Kirche St. Petri und St. Pauli pag. XX.); es werden dieselben Sachen gewesen sein, welche die Brüderschaft schon 1536 nach Island verkaufte; vgl. oben pag. 94.

[3]) Die alte Börse, pag. 16.

Digitized by Google

Gesellschaftsrisiko und als Selbstzweck kaufmännische Geschäfte treibt, bei der hamburgischen Islandfahrerbrüderschaft nicht die Rede sein kann. Vielleicht hat die Gesammtheit der Islandfahrer oder der Vorstand insofern einen Einfluß auf die Geschäfte des Einzelnen ausgeübt, als man an sie als Berater und Sachverständige sich wenden konnte; das würde nahe liegen, ist aber nicht zu erweisen.

Für die Erkenntniß der mercantilen Seite der Islandfahrt würde es ja viel gewinnreicher sein, wenn die Gesellschaft als solche einen mehr kaufmännischen Charakter gehabt hätte; dann würden wir in den Rechnungen eine höchst wertvolle Quelle für die statistische Ermittelung des Umfangs des durch die Islandfahrt vermittelten Waarenverkehrs besitzen. Thatsächlich bilden die in isländischen Waaren oder baarem Gelde bestehenden Eingänge der genannten Rechnungen nur einen Teil der Erträge aus den Islandfahrten; wir wissen auch nicht, ob diese von den Mitgliedern geleisteten Beiträge einem bestimmten procentualen Bruchteile des Gesammtertrages der einzelnen Fahrt entsprechen; somit könnten wir auch aus diesen Beiträgen uns den Gesammtwert des Ertrages nicht berechnen.

Die Mitglieder der Brüderschaft werden stets bezeichnet als Schiffer, Kaufleute, Knechte, Bootsleute; das Johanniskloster vereinigt sich im Jahre 1500 »mit den Ersamen mennen Henningh Raven, Hinrick Vramen etc. unde allen anderen Kopluden unde guden gezellen der gesellschup der Iszlandesfarer«[1] zu der Stiftung der Brüderschaft; im J. 1507 wird dieselbe angegeben als gestiftet »per cives et kopmannos hujus civitatis observantes reysam ad Islandiam«,[2] und der Rat verlieh »eisdem mercatoribus« das Brüderschaftsbuch. Die kaufmännische Seite des Islandfahrers wird also in diesen ältesten Nachrichten hervorgehoben; von Schiffern oder gar Fischern ist nicht die Rede. Grade hieraus geht aber ohne allen Zweifel hervor, daß — wenigstens in jener Zeit noch — eben diese als Kaufleute bezeichneten Islandfahrer zugleich auch das Schiffer-

[1] Urkunde auf dem H. St. A.

[2] Staphorst a. a. O.: der Liber diversarum fraternitatum, aus dem Staphorst seine Notiz hat, befindet sich auf dem Stadthypothekenbureau.

Digitized by Google

gewerbe betrieben, selbst die Fahrt über das Meer machten und der Regel nach auch wol selbstständige Eigenthümer des Schiffes waren.

In dem mit dem Jahre 1520 anhebenden Islandfahrerbuche ist eine Scheidung zwischen Kaufmann und Schiffer schon bemerkbar. Nicht selten geht auf einem Schiffe ein Kaufmann mit auf die Reise;[1]) derselbe wird — und je später desto mehr — vielfach nur der Agent des daheim in Hamburg bleibenden Großkaufmanns sein. Doch ist der Kaufmann auch Mitglied der Brüderschaft; wie der Schiffer, Knecht und Bootsmann leistet er die Beiträge von der Fahrt; da diese Beiträge oft in einem Teil der mitgebrachten Waaren bestanden, so ist es begreiflich, daß der Kaufmann vielfach als der von dem betr. Schiffe in die Brüderschaftskasse Steuernde genannt wird.

Im Einzelnen ist die Entwickelung vom selbstständigen, Schiffer und Kaufmann in einer Person vereinigenden Islandfahrer zu der eine höhere Stufe des Betriebes bezeichnenden Unterordnung des im Auftrage seines Herrn fahrenden Schiffers unter die Leitung des Rheders nicht zu erkennen.

Daß der Schiffer allmählich hinter dem Rheder und Kaufmann zurücktritt, daß Rheder und Kaufmann — meist wol in einer Person vereinigt — die Vertreter der Interessen der Islandfahrer werden, sehen wir namentlich daran, daß die Briefe, welche in Sachen der Islandfahrt an den Rat gerichtet werden, nicht von der Brüderschaft oder Gesellschaft ausgehen, sondern in der Regel von den »Rhedere, schipperen und gemeine kopman, so ohre hanteringe up Iszlandt hebben;« Briefe des Königs von Dänemark legt der Rat »den gemeinen Iszlandesfahrern alhie« vor, nicht der Brüderschaft.[2]) Nicht in dieser, sondern in der Versammlung der von Fall zu Fall sich vereinigenden, mit Island Handel treibenden Rheder und Kaufleute liegt der Schwerpunkt der oft bedrohten Interessen der Islandfahrt. Wo innere Angelegenheiten der Brüderschaft, die jene Rheder und Kaufleute als Mitglieder derselben doch ebenfalls angingen, in Betracht kommen, tritt die Brüderschaft mit ihrem Vorstande hervor; so im J. 1573,

[1]) So heißt es, um nur einen Fall für viele anzuführen, im J. F. B. pag. 83 „Hans Lüsze wasz de kopman up dat schyp."

[2]) H. St. A.

Digitized by Google

wo die Vorstendere der Iszlandesfarer armen broderschop sich in einer Streitsache an den Rat wandten.[1]) Es steht nicht im Widerspruch mit dieser Stellung der Brüderschaft, wenn sie dreimal, 1540, 1545 und 1550 Beiträge zu den Kosten für die Teilnahme der Islandfahrer an den Gesandschaften des Rates zum König von Dänemark leistete;[2]) es war selbstverständlich, daß die Brüderschaft Unternehmungen, die im Grunde auch die Interessen ihrer Armen vertrat, mit ihren schwachen Kräften unterstützte.

Wenn die Islandfahrergesellschaft in der hamburgischen Kaufmannswelt nie die Bedeutung erreichte, wie die Flander-, Englandund Schonenfahrer, auch keinen selbstständigen Anteil an der Erwählung des Kaufmannsrates und später an der Gründung der Börse gehabt hat, so erklärt sich das aus dem Vorhergehenden; es gab keine kaufmännische Gesellschaft der Islandfahrer, und die Brüderschaft mußte jenen commerziellen Institutionen naturgemäß fern stehen.

Die Mitgliedschaft an einer kaufmännischen Gesellschaft, wie jene drei genannten waren, schloß die Angehörigkeit an der Islandfahrerbrüderschaft nicht aus. Letztere sehen wir namentlich mit der Englandfahrergesellschaft eng verbunden; diese Verbindung beruhte besonders darauf, daß mit der Islandfahrt die Englandfahrt sehr oft verbunden wurde;[3]) deshalb waren die meisten Islandfahrer auch Mitglieder der Englandfahrergesellschaft; ich nenne hier nur von Islandfahrern: Dirck Vasmer, der von 1533—40 Ältermann war, sodann die Rekensmänner Helmeke Holste, Jost Burhorn und Helmeke Wittenborch; alle diese Islandfahrer erscheinen auch in den Akten der Englandfahrer.[4]) Daraus erklärt sich dann auch die Thatsache, daß den Islandfahrern erlaubt wurde, ihre jährlichen Zusammenkünfte und Feste in dem Hause

[1]) H. St. A.

[2]) Vgl. oben pag. 35.

[3]) Eine nähere Verbindung der Islandfahrer mit den Schonenfahrern, wie sie z. B. in der handschriftlichen, auf der Commerzbibl. befindlichen „Nachricht von dem vorigen und jetzigen Zustande der Flandern-, Englands- und Schonenfahrer-Gesellschaften" ꝛc. § 5 behauptet wird, ist nicht nachzuweisen.

[4]) H. St. A. Schrank der Englandfahrergesellschaft; Rüdiger, Hamb. Zunftrollen pag. 293.

Digitized by Google

der Englandfahrer abzuhalten;[1]) »do wort gheholden der yslanderfar broderschop in der enghelanderfar szelschop« ist eine häufig wiederkehrende Wendung in dem Rechnungsbuche. Wol als Dank für die Gastfreundschaft, welche die Englandfahrer ihnen für die Zusammenkünfte gewährten, verehrten im Jahre 1550 die Islandfahrer Jenen einen vergoldeten Becher.[2])

Die von den Mitgliedern der Brüderschaft in die gemeinsame Kasse gesteuerten Beiträge werden in Fischen, Schwefel und baarem Gelde geleistet; in letzterem Falle wird der Betrag aber auch meist als Aequivalent für eine bestimmte Quantität jener Naturalien bezeichnet. Schon aus dem Umstande, daß diese Beiträge in isländischen Produkten oder dem Erlöse aus denselben bestanden, geht hervor, daß eine Islandfahrt vorhergegangen sein mußte; eine vollendete Reise bildet die Voraussetzung für die Leistung eines Beitrages; als Einleitung zur Aufzählung der Beiträge pflegt wol die Wendung gebraucht zu werden: »uth all de schip, de in Iselandt weszt hebben, van dyt jar.« Von dem Erworbenen floß ein Procentsatz in die gemeinsame Kasse; so werden es die Brüderschaftsstatuten, die wir nicht besitzen, sicherlich aber existirten, angeordnet haben; derartigen Bestimmungen begegnen wir bei ähnlich gearteten Gesellschaften.[3]) Bei besonderen Umständen konnte

[1]) H. St. A. ebenda, Hauercontract, durch den die Englandfahrer ihr Gesellschaftshaus in der Petzerstraße vermietheten (1596, Jan. 8.); „Dewile ock de Iszlandesfahrers mehrers dels der Geselschoppes broeder sin und Jahrliches in dersulvigen Geselschoppes Hues Ehren höegen tho holden plegen, so schall Ehnen ock henförder solches tho dhende frey sin und Ehnen van dem Huerlinge [d. h. dem Pächter] freyest, ahne jennige endtgeltenisze vörstadet und thogelaten werden; Jedoch wes desnlvigen Iszlandesfahrer in holdinge Ehres Höegen den Fronwen, Kinderen, Megeden und Jungen, uth freyem ungedwungenen gemöte und willen tho bhergelde edder sonsten thokeren und geven willen, solches schal Ehnen unbenhamen tho Ehren gefallen frey stahen!"

[2]) J. F. B. pag. 466. „Item so gaff ick dem Goltsmede 2 angelotten, dar de beker mede vorguldet wart, de den engelandes faren ghegeven wart" (1550); und im Banbuch der Englandfahrer (H. St. A. a. a. O.) pag. 91 wird Ao. 1556 „De Beker, den de Islandesfarer der geselschop geschencket, wicht 42¼ loth" aufgeführt.

[3]) Vgl. auch im Allgemeinen, Kohl, Das Haus Seefahrt zu Bremen pag. 18. Dieser Artikel der Stiftungsurkunde der „armen Seefahrt" von 1545 verdient es zur Erläuterung hier vollständig angegeben zu werden: „Szo ock in vortydenn uth den maschuppenn, de in de vyschlande, alse Bergenn, Islande unde Hytlande to segelende plegen, in orher weldderheymkumpste, tho missen unde anderenn ungodtlycken denstenn angelecht unde gekeret, wes in densulfftenn masschuppenn averboholden unde nicht vorteret, so nu ein sodant deme Godtliken worde entiegens, des wyllenn alse nu dejennenn de sodane Masschup holden, dat jenne wo se in orhen heymkumpsten

die Entrichtung des Beitrages wol auch für ein Jahr oder länger ausstehen; so heißt es einmal »Item Lutken Smith heft nichtes gegeven, noch fisck, noch gelt, anno 26, ock 25 nichtes gegeven.« Nur bei wirklicher Notlage des Betreffenden, bei schlechtem Ertrage der Fahrt, Unglücksfällen u. dgl., werden solche Versäumnisse vorgekommen sein; eine böswillige Hinterziehung des Beitrages schädigte ja nur die Familie des Betreffenden.

Diese isländischen Produkte wurden von der Brüderschaft, d. h. ihrem Vorstande, wieder verkauft; das ist die einzige nachweisbare kaufmännische Thätigkeit der Corporation als solcher; da die Gesammtquantitäten dieser Beiträge doch verhältnißmäßig nur recht geringfügig waren, so ging der Verkauf vielfach auch ins geringste Detail; die Quantitäten der an eine Person auf einmal verkauften Fische schwankt zwischen 12 Fischen und 2—3 Lasten; mehrfach kauft eine Person der Brüderschaft ihren ganzen Fischvorrath ab.[1]) — Außer den aus den Erträgnissen der Fahrt herrührenden Beiträgen der Mitglieder flossen der Brüderschaft noch Einkünfte zu in den Strafgeldern oder Brüchen, etwaigen Legaten, sowie den Renten aus den belegten Kapitalien. Die Brüche wurden erhoben wegen Uneinigkeiten und Streitigkeiten unter den Brüdern, sowie wegen Widersetzlichkeit gegen die Brüderschaftsstatuten (»voer onhorsam«).

Die Verwendung der Einnahme der Brüderschaftskasse fand, wie der Verkauf, meist in sehr kleinen Beträgen statt; im Grunde beruht sie auf dem Wesen der Vereinigung als einer Art Alters-, Invaliden-, Wittwen- und Waisen-Versorgungskasse. Eine beträchtliche Anzahl von Greisen, Invaliden, Frauen und Kindern erhalten feste Unterstützungen; wöchentlich 2, 3, 4½; auch einmalige Unterstützungen wurden verabfolgt. Ein Knecht, der in einem Rencontre mit den Engländern schwer am Arm verwundet worden, erhielt

averbeholdende werdenn, tho vorbeteringe der vorgerorden Kystenn [= Kasten, Kisten, Brüderschaftskasse], alse tho enem mylden unde Christlickenn werke ock anleggenn unde kerenn, wes de ener jderen Masschup na ohres Handels unde personen gelegenheyde wyl anstann unde tho donde syn, jdoch also, dat se gelyck dar tho unvorlondenn scholenn weszenn."

[1]) So Anneke Korvemaker 2 Last 750 Fische.

als einmalige Auszahlung 5 ℔ 133[1]) und Zeit seines Lebens wöchentlich 5ß zugesichert; doch ward in diesem Falle mit den Eigenthümern des betreffenden Schiffes vereinbart, daß diese in die Brüderschaftskasse dafür 120 ℔ einschießen mußten.[2])

Zu den laufenden Ausgaben der Brüderschaft gehören auch die für die alljährlich stattfindende »Collation, Höge;« sodann die Abgaben an die Stadt, welche unter den Bezeichnungen Grabengeld, Ruttergeld, Schoß erscheinen.

Die weiteren Ausgaben sind gelegentlicher Natur, so für die Kirche in Island, für Gesandschaften an den König von Dänemark, für Schreiber u. dgl. mehr.

Noch einen kurzen Blick auf die innere Organisation; sie unterscheidet sich wenig von derjenigen anderer Corporationen. Der Vorstand besteht aus vier Älterleuten;[3]) diese haben die Vertretung der Gesellschaft nach Außen; mit ihrer Erlaubniß verfügt der Rekensman, dessen Amt von Jahr zu Jahr wechselt, über die vorhandenen Geldmittel. Am Beginn jedes Jahres wird der Isländerfahrer »broderschop« meist in der Englandfahrer »selschop« abgehalten; denn zum Besitze eines eigenen Hauses hat die wenig bemittelte Brüderschaft es nie gebracht. Bei dieser Zusammenkunft, die gelegentlich sich recht stürmisch gestaltet zu haben scheint,[4]) sind die Älterleute stets anwesend und nehmen von dem abgehenden Rekensmann die Rechnungslage entgegen. Kurz vorher hatte die »Collation« stattgefunden, welche meist von besonders dazu bestellten »Schallnern,« die über ihre Ausgaben ein »regyster« führten, besorgt wurde.

[1]) J. F. B. pag. 48 (1528): „Item den vorgescreven dach quam ock Hansz Schomaker, den de engelschen behalvett [= umringen, hier soviel wie berauben] hadden, doch wasz dar up gesammelt 5 ℔ 4 ß; desulven synt geven van der selschop eynem knechte, de het Mychgel, den de nr euntwe geschaten wart in der schalmusz."

[2]) Ebenda pag. 329 (1530): „Item den 14. dach Februarii wart gehandelt in der engellandeszfar selschop van wegen eynsz knechtesz van Hansz Schomackersz schyp, dem de arm lam geschten wart van den engelschen, syn name isz Michel, also dat de frunde (d. h. Eigenthümer) desz schepesz, alse Her Johan Hulp, Dirck Fasmer, Dirk van Bargen myt eren vorwanten scholen unde willen den olderluden ofte armen vorstendren entrichten 100 ℔ unde 20 ß lüb., desz laten desulven vorstender, alse Hansz Hesterbarch, Gort Schroder, Wilcken Rogge reckenman van wegen aller selschop der Islandesfar dem vorscreven Michgel alle weckke de ty synesz levendesz 5 ß lüb. tho gevenden."

[3]) So auch z. B. bei den Lüb. Schonenfahrern. Lüb. Urk. Buch VIII. No. 391.

[4]) J. F. B. pag. 218 (1552). „Item noch entfangen vann Henrick Kleyngenberch vann broke, dat he syck sloch mit Yochem Schevel in der engelandesfare selschop in der dornssche, [Staatsstube], do de broschop geholden warth, ys neth 3 ℔ 4 ß."

Digitized by Google

ANHANG.

I.

Der deutsche Kaufmann zu London an den Hamburger Rat. (1532, Dez. 23.)

(Vergl. oben pag. 25)

Denn Erszamenn vorsichtigenn und wolwyszenn herenn Burgermeisterenn unnd Raedthmannenn dher Stadt Hamborch, unszenn beszunder gunstigen gudhen Frundhenn.

Unsze gudtwillige denste mit erbedinge alles guden tovornn. Erszamen vorsichtigen wolwyszen herenn, beszunder gunstigenn guden frundhe. Wy hebbenn Juwer Er. wisz. breff ahn unns sambt der Copien der anthworde unnd deme extracte Ko. W. to Dennemergkenn breve ahn K. mt. tho Engelant de Iszlandescke szake belangende by syner Ko. w. eigenem badenn avergesant enthfangenn unnd alles inholdes vernhamen, daruth wy nicht anders spoerenn unnd vermergken, denne dath Juwe Er. wisz. ahn keynem arbeide edder flyte (: des wy densulven ock frunthlich bedangkenn) hebbenn latenn mangelenn allent wath thor dempynge dusser sulvenn szakenn van noeden geweszenn, darto wy ock na vermoege nicht ane grote bekostunge (: dath Juwe Er. wisz. unses verhapens to syner tydt wedderumm erkennen werden) gerne gehulpenn unnd hedden ock wol gehapet, dwyle sich K. mt. to Dennemargken, unse gnedigster herre, der szakenn annympt, dath men uns henfurder derwegen unbe-

Digitized by Google

moyet, scholde hebbenn latenn. Szo hefft eth sich dennoch togedragenn, dath wy dersulven szake halvenn vor Ko[r] mt. to Engelant hogen Raedt den IIII. dach decembris latest verschenenn syn wordenn verbodeschoppet. Dar unns van syner mt. reden vorgeholdenn, dath unns ane twyffell gedengkede, dath men uns vor ethlikenn wekenn darsulvest vorgestelledt hadde, wo K. mt., ohres gnedigsten herren, underszatenn inn Iszlandt durch dhe Hamborgere unnd Bremere in verledenem sommer nicht alleyne miszhandelt unnd beroveth, dan ock jammerlikenn unnd erbarmlikenn dhoetgeslagenn unnd inn oren bedden ermordeth werenn etc. mith bovele dath wy darvor werenn unnd de szake szo verschrevenn unnd ock munthlich wervenn leten, dath syner Ko. w. underszatenn des yonnen, des sze dergestalt enthsettet unnd beroveth, geburlike restitutiè bekamenn muchten und de morderie inn Iszlandt geoeveth unnd begannen richtlick getraffet wurde. Welkent ock syne Ko. mt. ahn Juwe Er. wisz. unnd dhe van Bremen alszo to gescheende schrifftlick gesunen; darupp nu anthworde van Ko. mt. to Dennemergkenn Juwen Er. wisz. unnd den van Bremen gekhamen weren; unnd dath ohre gnedigster herre in keynen wegen mith Juwer Er. wisz. und dher Ers. van Bremen anthwordesschrifftenn geszediget edder tofreden syn konde unnd sich hochlich verwunderde, dath men ohme sulck eyn slycht antwordt geschreven, dar inne Juwe Er. wisz., ock de van Bremen de dhaet bokendenn, alleyne dath men vermeynde mith deme vagede van Iszlandt de missedaeth to bekledende, dergestalt alsze heddenn dhe Juwen deme vagede uth gebade unnd furderunge in synes gnedigsten herren, des koninges van Dennemergken, nhamen alsze underszatenn unnd de van Bremen alsze frunde edder bundesvorwanten in sullichen geschefften bygeplichtedt unnd gehulpenn. Nu befrahde syner Ko. mt. unnd ohren herlicheiden nicht weynich, wath underdanicheit unnd verbunthnisse dath syn muchte; tor eynen tidt werenn dhe Stede fryg unnd keynem forstenn underdhaen; eyn andermhall, wen men miszdaen und ohres gnedigstenn herren underszatenn berovedt, szo

Digitized by Google

were de Eyne under deme Ko. van Dennemergkenn (wo Juwe Er. wisz. nu syn woldenn), eyn ander under deme koninge van Palen, dhe Stadt under dussem forsten, de under deme, upp dath dhe sze in oren miszhandelungen unnd roverien hanthevedenn unnd uthboerdenn. Wanner de Juwen S. Ko. mt. underszatenn dergestalt under deme schyne, dath sze under deme koninge van Dennemergken werenn, averfallen unnd verweldigenn muchtenn, worumm dath syne mt. denne mith Juwen Er. wiszheidenn in verbunde staen scholde? Wehn men ock syner Ko. mt. underszatenn, wo dith jar gescheen, beroveth unnd doeth geslagenn, szo triumpherde men daraver, alsze Ludtke Smith, dhe beide der Ersten unnd latestenn miszhandlunge schuldig, dith jar gedhaen hadde mith upsteking der Engelsckenn venlyn, pypen unnd trummen slaende unnd dergelikenn frowde, alsze hedde he eyne felthslachtinge gewunnen hatt etc. Dath Juwe Er. wisz. antœgen in ohrenn schrifftenn, dath de Juwen darto vam vagede in des koninges van Dennemergke nhamen gefurderth werenn, deme sze keyne hulpe weygerenn kunden noch dorftenn, neme ohre gnedigster herre vor keyne enthschuldigung ahn, sundernn alsze verechtlick, likerwysze ifft men eth darvor achtede, dath sich syne Ko. mt. unnd ohre rede sullicher anthworde nicht vernhemen etc. Hadden sze deme vagede keynenn bystant gedhaenn (: alsze sze sich des woll muchtenn enthschuldiget hebben, angesehen dath Juwe Er. wisz. unnd de gemeynenn anzestede mith orem gnedigstenn herren in verbunde unnd ewygem frede stunde, unnd dhe ohrenn hir imm ryke nicht alleyne ryckliker alse alle andere frombde nation, dan ock alse Ko. mt. eigen underszatenn geprivilegierth unnd begifftedt werenn), szo were dusse unfall nicht geboereth, edder dar de vaget denne jo mith den inwanerenn des landes edder anderen mith ohrem gnedigstenn herren in sullicher verwanthnisse nicht synde, dhe Engelsken verweldigeth unnd doethgeslagenn hedde, wurde men unns des nicht hebbenn to wyten. Aver de Inwanere des landes heddenn de Engelscken leff unnd verkerdenn lever mith ohnen, denn mith

Digitized by Google

den unszenn unnd weren keyne dersulvigen darmede in dher daeth geweszenn, sundernn de Hamborgere unnd Bremere, de men szo frunthlick unnd lefflick hir imm ryke tracterde unnd handeldhe, hedden sick jegenn ohre bundesgenotenn, syner mt. underszaten, desulvenn to berovende unnd inn oren beddenn to vermordende szo lichtlick bowegen unnd boredenn latenn, unnd woldenn eth nu mith Ko. mt. to Dennemergken affwiskenn unnd enthschuldigenn; welkere wowoll he alsze eyn beroemder koeningk unnd eddel fuerste geschrevenn, szo kunde men doch woll uth syner mt. breven unnd aller ummestendicheit erkunden unnd vernhemenn, dath desulve nicht anders geschrevenn, alsze syne Ko. mt. van deme vagede unnd den Hamborgerenn unnd Bremeren, dhe dher szakenn schuldich unnd de rechtenn hanthdadigenn geweszenn, berichtedt unnd informert were. Ock specificerde Ko. w. to Dennemergken nemant, de dyth edder dath verboereth edder vordenet hedde, dan schreve int gemeyne, de Engelscken nemen sick der viskerie ahn, śze beroveden dath landt. sze vœrdenn dath arme volck mith sick wech unnd brochtenn dath inn eigendom etc. Syne mt. meldede ock nicht, wor Jon Breyen schip unnd gudt hengekamen were, szo men doch woll wuste, dath dath schip upp der Stoer lege unnd dath gudt to Hamborg gekamenn were, daraff dath geschutte unnd ethlike andere ware inn Luthken Smedes husze geseen, alsze eyn Engelscke, de mith ome geherberget, na gesecht hefft. Dewyle nu dath gudt dan bynnen Juwer Er. Wisz. Stadt unnd de daeth in denn breven bokant were, wolde sich geboeren unnd were billich, dath men den Engelscken oren geledenen schadenn uprichtede unnd dath ohnen affgenamenn weddergeve; unnd dar deme szo nicht geschege unnd hir namals dhe frunthschop, frede unnd verbunthnisse vele jar her twiscken deme ryke van Engelant und unszer nation van den unszenn allenthalven mith syner Ko. mt. underszatenn nicht beter unnd vaster geholdenn wurde, szo wurde syne Ko. mt. durch orer underszatenn mennichfoldige unnd boswerlike clagent verorszaketh werdenn syner mt. rykes recht jegenn unns to gebrukende unnd

Digitized by Google

by acte vam perliamente de privilegia und frygheide, de wy hir hebbenn, van unns nemen etc. Ore herlicheide heddenn ock erfharenn, dath men to Hamburch unnd Bremen dith tokamende jar ethlike schepe unnd mheer alsze gewanthlick uthrusten wolde unnd desulven dubbelt bemannenn, der meynunge, de Engelscken gars unnd alle uth Iszlandt to verdrivende etc. Vull node wolde Ko. mt. to Engelant, dath de olde verwanthnisse unnd verbundt scholde gebraken werdenn unnd van ander gaen; aver wen men den wech uth wolde, scholde men Hamborch unnd Bremen uth der anze settenn; darnha scholdenn sze dennoch ohrenn muthwillenn upp syne underszatenn inn Iszlandt nicht gebrukenn. Wente ehr de synen sulke hanterung, gebrugk unnd copenschupp, alsze de van oldinges inn Iszlande gehatt unnd geœveth, vergaen unnd enthberenn scholdenn, szo wolde syne Ko. mt. lever ohren harnesck anleggenn, dath swerth inn de hant nhemen und dath sulve verfechtenn unnd verbidden. Dar wy frunthschopp unnd frede mith syner Ko. mt. hebbenn woldenn dath sick denne ock de unsen fredelick unnd frunthlick iegen ohre underszatenn steldenn unnd holdenn, even alsze men hir jegen unns dede. Ore gnedigster wolde nicht, dath unns edder de unsen jemant dhe synenn verweldigedenn unnd verunrechteden; unnd dhe sich des undernhemen, jegen denn wolde menn na aller billicheit rechts plegenn. Dath men ock den synen dergelikenn dede by unns unnd dar eth in unszer macht were, unnd besluthlich dath wy darto verdacht werenn, dath ohrem gnedigstenn herrenn eyn better anthwordt van Juwen Er. wisz. unnd dem Er. raede van Bremen queme, unnd de Klegers wedderstadinge geledenen schadens unnd nachdeyls bekemen unnd dat de unszenn und de Engelsckenn henfurder sich in Iszlandt frunthlich unnd lefflick verdrogenn unnd vorenigeden, ferner clage unnd ungefugk, szo dar susts uth erwassenn kunde, bytoleggenn unnd to vermidende etc. Darupp wy na notturfft unsze unschult nha unszem verstande unnd wath susts tor enthschuldigung der szaken deustlich unnd furderlich vorgedragenn unnd geanthwordeth; unnd enthlich

Digitized by Google

hebbenn uns de heren Juwer Er. wisz. unnd des Erb. rades to Bremen breve gelevert, desulvenn to aversehende unnd unns wath wy darto kundenn seggenn unnd darbeneven, wo sich de Engelsckenn hir namals mith den unszenn frunthlich muchten verenigen unnd vordregenn, to beradende unnd des ohren herlicheidenn den VI. dach decembris unsze meynunge unnd bodengkent inbringenn. Deme nha hebben wy na bosprake den heren amm dage itzgenoemeth inn anthwordenn ingebrocht: Int erste dath wy tor szake nichts anders alsze Juwe Er. wisz. unnd Eyn Er. radt to Bremen darto geanthwordeth wusten to seggenn. Tom anderen dath wy gerne woldenn Juwen Er. wisz, und dem Erb. rade to Bremen schriven, dath dhe denn ohrenn, dhe inn Iszlandt szegelen werdenn, bovelenn unnd gebeden wolden, dath sze sich jegenn de Engelsckenn upt tokamende jar unnd vordhaen fredelick heldenn, unnd twivelden nicht, ifft Ko. mt. to Engelant den ohrenn ock sullich bofhell geve unnd de unszenn thor jegenwere nicht genoedigeth wurdenn, dath de unszenn sullichem bofhele nhakamenn unnd volge dhoen wurdenn; unnd beden derwegenn gans densthlich unnd uppt flytigste, dath ohre gnedigster herre sodæn gebott unnd bovell synen underszatenn upp Iszlandt ohre szegelation hebbende ock medegeven wolde; welckenth de heren rede Ko. mt. to gescheen gelaveth, szo drade alsze ohre gnedigster herre van Juwen Er. wisz. unnd deme Er. rade van Bremen verstendiget unnd verwisset were, dath dathsulve szo by Juwen Er. wisz. unnd to Bremen gescheen is, unnd hebbenn unns dathsulve upp ohre wort ahn Juwe Er. wisz. und den Raedt to Bremen to verschrivende befhalen et. Hiruth mogenn nu Juwe Er. wisz. to betrachtende hebben, who dersulvigenn breve upgenamen, woher de sich Ko. mt. to Engelant der szake annympt unnd wath unns derwegenn hir boiegent unnd wedderfharenn szy, dath wy Juwen Er. wis., upp dath de schenn mogenn, in wath bedrugke wy syn, guder wolmeynunge nicht hebbenn willen bergenn, unnd biddenn desulvenn upt aller flitigste unnd frunthlikeste, de willenn sich doch dathsulve latenn to hertenn gaen unnd

Digitized by Google

tho sullichenn anthwordenn unnd wegenn trachtenn, dath Ko. mt. to Engelant, unsze gnedigster herre, unnd ohre underszatenn tofredenn gestelledt werdenn, unnd denn Juwen ohre szegelation upp Iszlandt nemende gebedenn unnd bovelenn, dath sze sich fredeszam iegen de Engelscken holdenn unnd dathsulve, wen eth gescheen, Ko. mt. to Engelant schrifftlick vermeldenn, upp dath Juwe Er. wisz. unnd wy dusser moye eyn mhaell avich werdenn unnd dergeliken unluste henfurder nicht dorffenn gewartenn. Szo awer Ko. mt. tho Engelant nicht better dusser szakenn berichtedt unnd beanthwordeth werdt unnd de klegers nicht tofredenn gestelledt werdenn unnd sich eyn ander mhaell sulliche unnd dergeliken unluste in Iszlande geboerdenn, will eth unszes bedungken nicht alleyne darhenne schenn unnd khamenn, dath sich Juwer Er. wisz. burgerkyndere unnd Copgesellenn dusses Cuntors entholden musten, dann ock dath villichte uterliche verderffynge unnd destruction dusser lofflikenn residentie daruth erfolgenn muchte; welkent doch Juwe Er. wisz. den Juwenn unnd gemeynem dudescken copmanne hir verkherende thom bestenn woll willenn behertigenn unnd demsulven helpenn vorkhamenn. Dath synn wy nha unszem vermoge umm Juwe Er. wisz. deme allmechtigen bevhalenn to verdenenn in allem flyte gans gewilliget unnd geneigt. Schreven tho Lundenn in Engelant anno XXIII. dage Decembris anno etc XXXII.

Olderman und gemeyne Copman
dudescher Anze to London in Engelant residerende.

Ueber der Anrede: Rec. Mercurii 22. Januarii 1533.

Einliegend ein Zettel, von derselben Hand geschrieben, folgenden Inhalts:

Dar wurdt ock van denn herenn redenn Ko. Mt. angetagenn, dath eth denn Juwen unschetlick synn scholde, dath de Engelscken by ohnenn inn Iszlandt in denn havenenn legenn, denne dhe Engelsckenn vœrdhenn nattenn visck, denn sze sulvest visckeden, uth deme lande unnde dhe Juwenn drœgenn; welkent ifft eth den Juwen boswerlik, wer-

Digitized by Google

denn Juwe Er. wisz. dussulvigen in ohrenn anthwordenn, dar eth denn geradenn duchte, mede gedengken etc.

Wy vermergkenn ock dath ethlike fulmechtigenn van hir inn der Iszlandescken szakenn ahn Juwe Er. wisz. khamen und aldaer van wegenn ohrer principalenn edder constituentenn justitiam et restitutionem damni furderenn werdenn. Imm valle szo eth geschege, stelle wy Juwen Er. wisz. heym, ifft eth geradenn sy, dath gy dersulven clage des jegendeyls anthwordhe dhe Sententie unnd dher gantzenn szaken richtliken procesz uptekenn letenn unnd ohnen schrifftlick under dher Stadt Szegell mithgevenn, upp dath sze sich inn ohrer wedderkumpst mith erdichtedem, unvarhafftigem borichte der rechtsweygerung edder eyniger anderen ungeschigklicheit alhir nicht to beclagende hedden unnd ethwes boswerlichs alsze reprisalia tho biddenn unnd tho erholdenn unverorszaketh blevenn etc.

Willeth ock dhe Juwen, szo sze boclagenn werdenn, vermhanen, dath sze sich frunthlich unnd alszo jegen sze schigken, alsze eth sich iegenn fromde luedhe getemenn unnd ohnen unverwithlick syn will. —

Ko. Mt. to Engelant hefft ock inn bewustenn szakenn eynen doctorem ahn Ko. mt. to Dennemergken, Juwe Er. Wisz. unnd den Er. radt tho Bremen uthgeferdigeth, welkere, er he in den Steden werveth, sick ahn Ko. durchluchtigheit to Dennemergken verfhugenn werdt unnd dar vor erst syne werve unnd bofhele affleggen, darup wy Juwe Er. wisz. guder wolmeynunge willen verwarneth hebbenn, upp dath dhe darvor mœgen synn, dath den Engelscken van Ko. W. to Dennemergken nichts ingerumeth werde, dath denn Juwen preiuditiall syn muchte etc. Datum ut in litteris.

Orig. H.-St.-A. Trese Js.

Digitized by Google

II.

Abschied von Segeberg. (1533, Febr. 16.)

(Vgl. oben pag. 27.)

Finalis responsio data Anglico
oratori in Segeberghe.

Cum regia Maiestas Danorum cum summa et extrema indignatione egre tulisset, istos frivolos ausus in Islandia commissos in homicidiis, rapinis et spoliis ac aliis exhorbitatonibus, constituit proprium et naturalem filium mittere, cum certis deputatis consiliariis in presentia utriusque partis examinare adamussim huiuscemodi querelas Anglicorum et Hamburgensium simul et prefecti in Islandia, quos in istum finem in Segeberge vocaverat, ut unicuique administraretur Justicia.

Tandem Illustris princeps et graciosus dominus Christi ernus heres Norvegie, Slesvicensis ac Holsatie dux etc, audita et prefecti in Islandia et Hamburgensium responsione in presentia Dni Oratoris Anglici unacum suis replicis, paratus erat discernere in prefata causa. Quod tamen Anglicus Orator acceptare renuit; et cum graciarum actione dixit se excusationem adverse partis insignem satis cum hoc etnecessariam laudabilemque audivisse; ea propter dumtaxat missus, ut rei veritas in lucem duceretur.

Quod tunc maxime per magistratum Islandie cum sigillatis et decreatoriis sententiis luce meridiana clarius comprobatum est, quod huiusmodi commissum et perpetratum factum in Islandia per culpam et maleficium Anglicorum iure et iuste factum sit. — Ex illo quod Anglici primo et principaliter in maiestatem et honorem Regis Danorum crimen lese maiestatis sepissime commississent per inobedientiam non solum, ymmo et per exactiones et devastationes incolarum Islandie, unacum isto gabellas vetustas ac debitum theolonium sibi ipsis vendicantes et vicissim iurisdictionem territorii in mercibus et aliis (nihili reputantes magistratum Regium) per contumeliam querentes:

Digitized by Google

Ea propter Illustris princeps Christiernus nomine regie maiestatis et Anglicis et Hamburgensibus simul et prefecto unacum Bremensibus indixit, quod huiusmodi excessus inposterum non fierent, sub pena privationis huiusmodi piscature in perpetuum, demandans illis christianam tranquillitatem et concordiam sub antiquis privilegiis, ut utriusque Res publica illesa conservaretur (in sempiternum eos permissuros); nichilo minus quod magistrato et prefecto Islandie Regio nomine debitus honor ac vera obedientia in licitis et honestis unacum antiquo theolonio omnis reverentia exhibeatur. Ille ex adverso Justiciam administrabit et ne huiusmodi nephandum facinus in posterum fiet summa diligentia procurabit ut non vi sed jure et catholice singuli agant in consuetudinibus longinquis istius patrie et in mercibus et in piscatura et in portu pacifice degant. Actum Segeberge Anno Dni millesimo quingentesimo tricesimo tercio, Domi-Septuagesima.

Beilage zu einem Briefe Friedrich I. von Dänemark an den Hamb. Rat vom 10. April 1533. H. St. A. Trese Is.

III.

Entwurf eines Reglements für das Verhalten der Islandfahrer in Island. (1533, Febr. 7.)

(Vgl. oben pag. 26, 30.)

Formulae quaedam ad conservandam in Islandia pacem omnium negotium sic obiter concepte, ut suo tempore tum a Superioribus Magistratibus, tum a subditis ad quamcumque emendationem legitime ratificentur.

Principio: Quoniam propter occupationem portuum in Islandia multe solent nasci discordie, aliis maturo tempore, aliis serius aliquanto per tanta locorum intervalla adveni-entibus, fortassis expediret sic observare, ut prior adveniens in portum non repellat posteriorem, sicut fere hactenus; sed in pace illum ferens neque vi neque clam inpediat negotiantem cum Insulanis aut aliis quibuscunque; satis mag-

Digitized by Google

num enim a Deo benefitium sibi contigisse credat, quod incolumitate corporis et bonorum primus portum attigerit, crudelis admodum, si subsequentem naturali libertate negotiandi prorsus excludat.

Vernum, si in eo portu pisces conparandi non suffecerint pluribus navibus, certe iustum est, posterius venientem priori cedere, ne uterque sua negotiatione defraudetur.

Cui consequens est, ut primus in portu quotquot pisces, anteaquam sequens veniat, conparatos habuerit, eos sibi proprios retineat, sive iam in navi sive in terra adhuc fuerint, nisi volens communicet posterius venienti; utique diligenter servata bona fide, ne alter alteri occacionem negotiandi violenter vel dolose preripiat; et quecumque hactenus dicta et inferius dicenda sunt de una navi, simul intelligenda sunt de pluribus; item negotiationis appellatio ad piscationes quoque porrigenda est.

Secundo: Equum et bonum esset, ne Insulani vel quicumque alii ad vendendos pisces vel conpellerentur vel fraudulenter allicerentur, puta adaucto nonnichil pretio per alium emptorem premisso, sed ut maneret omnibus naturalis illa cuilibet vendendi libertas integra et inconcussa.

Simili modo tollere oporteret licentiam illam signandorum piscium ante emptionem, unde omnis rixa inter negotiantes prodire solet. Nam mox ubi in portum perveniunt, excurrentes quoquoversus signant sibi omnes iudiscriminatim repertos pisces, contingitque sepe quod alienos et iam pridem ab alio emptos, quanquam penuria temporis nondum signatos, usurpent; deinde veniente primo emptore et suos pisces vendicante exoritur ingens discordia; optimum igitur fuerit ac iustum, requiri prius dominum piscium vel illius mandatarium, et sic demum contracta emptione pisces velut suos signari.

Preterea: aliquando etiam sepe contingit, ante tempus in Islandiam navigandi dudum emptos fuisse pisces, forte per eos, qui ibidem hyemaverint, vel illos, qui priore anno traditis mercibus contraxerint cum Insulanis non habentibus pisces emptionem in annum futurum; nam hos quidem

Digitized by Google

contractus rescindi aut per alios posterius advenientes impediri, sane priori creditori damnosum et omnibus modis iniustum esset. Exigenda igitur bona fides est, ut liberrime procedant negotitiones, non relicto inpune dolo eorum, qui alienos contractus miris technis evertere solent.

Postremo: Si utrimque inter degentes in Islandia (homines enim sunt) controversiarum aliquid incideret, id pro vetustissimo more aut transigendo, si transactionem privatam admitteret aut iudicando per Magistratum in Islandia quotannis forum agere solitum, pro Jure cognoscendum et diffiniendum esset, ne apud hosce Magistratus et eorum subditos opus fuerit novam illius litis excitare tragediam cum detrimento publice pacis.

Quocirca opere pretium videretur admonere omnes Prepositos navium, ne quem evidenter temerarium et rebellem Juri ad se recipiant, obligandi pro eo si secus fecerint scientes, scilicet cum ex patria sua ad navigationem se instruunt; verum ubi in Islandiam pervenerint, neminem omnino vel nauclerorum vel negotiatorum deberent illinc reducere, qui nollet de admissis suis stare Juri aut Judicatum solvere.

Quod si Prepositi navium ipsi fuerint rebelles, quos nemo a navigationibus arcere potest, certe redeuntes in patriam conpelli possunt ad satisfactionem, et si res exigat, puniri per Magistratum ordinarium, ad Instantiam eorum, qui lesi sunt.

Hec vero omnia — ut superius quoque adnotatum est — citra ullius preiuditium ad advertendam litium et rixarum occasionem obiter concepta ad futuramque omnium quorum interest emendationem ac ratificationem velut adumbrata sunt.[1])

[1]) Außer vorſtehender lateiniſcher Faſſung, H. St. A. Trese. J. 9, ſind im H. St. A. auch zwei deutſche; die eine ein Concept, viel durchcorrigirt, in Cl. VII, Lit. Kc. No. 11 vol. 1; die andere in Cl. VII, Lit. Cb, No. 6 vol. 15 E 3; letztere citirt Kirchenpauer, Alte Börſe, pag. 17; ſie hat am Schluß folgenden Paſſus: „Dussze formule edder artikell (wo vorgesecht) szynt korthlikenn gefatet, tho vormydenu alle orszake der twidracht unnd uproer in Iszlandt, doch alle tidt up eynes Iderenn (deme sulkes angheldt) vorbeterent. Anno MDXXXIII, die VII. Februarii." Da Heinrich VIII. wol die lateiniſche Faſſung vorgelegen hat, ſo habe ich dieſe hier mitgeteilt.

IV.

Graf Christoph von Oldenburg an den Hamburgischen Rat. (1535. Jan. 29.)

(Vgl. oben pag. 31.)

Christoffer, Grave unnd herr tho Oldenborch unnd Delmenhorst, Gubernator[1]) der Ryke Dennemargken.

Unnsernn gunstwilligen grudt mit erbedunge mehr leves unnd gudes alletidt thovornne. Erszame unnd hochwise, insonder gunstige frunde. Nachdem wy umb szunderliker gunst, ock der truwen vlitigen dennste willen, szo szick izo in dessem unsem kriegszhandell tho erleddigunge unsers frunthliken leven hern und Vetters konningk Christierns etc der Gestrenge unser liever besonderer Marcus Meier bewiset hefft unnd nachmals tho donde gneigt und erbodich ist, dat land Iszland etlike tidt nach lude ehme unser darover gegevenen verschrivinge im nhamen unnd van wegen hochgemelts unsers hern und Vedders gnediglikenn gegont und verlehent hebben und ehme nu villichte van anderen, die solhs (doch mit unbillicheit) tho gebrukend gedencken, darjnne mutwilligen indracht und verhinderunge gescheen mochte, so ist deswegenn an Jw unnser gnedigs geszinnen und ersoken, gy willet mit Juwen schippers und anderen kop- und boszluden, szo van Jw. darheme segeln werdn, dermaten beshaffen und verordnen, dat szie niemants anderst dan bemelten Marcus Meiern und szinem brudern, Gerdt Meiern gnant, den he inn unnser gegenwart an szine stede volmechtich darhenne tho tehende und szine stede tho vorwesende affgeferdigt, inn solke possession und vagedes ampt thokamende byfhall, fordernussze und hulpe doen willen, und Jw. hirinnen guthwillich und unbeshwert erthogen. Dat szint wy gegen Jw. henwedder mit besondern gunsten unnd

[1]) Ueber dieſen Titel vgl. Waitz, Wullenwever. II. 166.

Digitized by Google

allem gudem tho erkennend. Datum Coppenhagen denn 29. dach Januarii Anno etc. XXXV.

Denn Erszamenn und Hochwisenn unnsenn besonndern gunstigen frunden Burgermeistern unnd Radtmannen der Stadt Hamborch.

Auf der Adreßseite: Rec. 10. Februarii 1535.
Original. Mit erhaltenem Verschlußsiegel Christophs.
H. St. A. Cl. VII. Lit. Kc No. 11. vol. 1.

V.

Resolution König Friedrich II. von Dänemark in Sachen der Islandfahrt. (1585. Nov. 24.)

(Vgl. oben pag. 47.)

Der Durchlauchtigster Grossmechtiger Hochgeborner Furst und Herr, Herr Fridrich der Ander, zw Dennemarcken, Norwegen, der Wenden nnd Gotten König, Hertzog zu Schleszwig, Holstein, Stormarn, und der Dithmarschen, Grafe zw Oldenburg und Delmenhorst, mein gnedigster König und Herr hat auff eines Erbarn Raths J. Kon. May. Stadt Hamburg durch dero Secretarien Albertum Lehemeyern angebrachte underthenigste werbung, die Iszlendische Schiffarth belangend, zw Antwort und Abscheid zu geben gnedigst befohlen.

Anfenglich haben I. Kon. May. wolgemeltes Ihrer Stadt Hamburg Erbarn Raths underthenigstes zu entbieten und angehengte bewunschung mit besondern königlichen gnaden, damit sie Ihnen wol gewogen und hinwiderumb alle Wolfarth gönnen, gnedigst vermerket.

Soviel darnach die gebetene erklerung, was sich die Hamburger Iszlandfahrer, so fur undencklichen Jahren sich solcher Siegelation gebraucht haben sollen, der ietzo und kunfftig erledigten Hafen halber hinfurder beharrlich zugetrösten und das sie durch andere darinn nicht beeintrechtiget werden möchten; dabey denn eines zu Coppenhagen Ao 62,

Digitized by Google

darnach zu Flensburg Ao 79 iungst aufgerichten vertrags und darauf zu Wiszmar endlich desselben 79. Jahres erfolgeten und gegebenen Abscheides underthenigste erinnerung geschehen und demselbigen wirclich nachzukommen gebeten worden belangen thut:

Darauff wissen I. Kon. May. sich gnedigst zu entsinnen, das dieselbige auff obgedachtes Erbarn Raths von Hamburg dieshalben im verschienen Februario iüngst eingeschicktes underthenigstes Schreiben, sich den 15. deszelbigen Monadts durch dero gnedigste beantwortung endlich gnedigst resolviret und erkleret, dahin sie sich nochmals zihen thun und es dabey auch ietzo noch müssen bewenden laszen, und achten es dafür, das die von Hamburg damit nicht unbillich wol friedlich sein könten und solten.

Soviel aber die ietzo widerumb angezogene Vertrege und Abscheide betreffend, haben I. Kon. May. dieselbigen so wol hiebevor, als nun auch mit fleis aufzusuchen und durchzusehen befohlen. daraus sich dann befindet:

Erstlich, das in dem A o 62 zu Coppenhagen aufgerichtetem Vertrage der Iszlandischen Schiffarth mit keinem Wort weiter oder anders, denn das die ienigen, so sich derselben gebrauchen wollen, verbotene kaufshandtierung und ausfuhre des Schwefels by vermeidung höhester Ungnaden gentzlich enthalten söllen, gedacht wird oder meldung geschicht.

Also furs ander: in dem Flensburgischem Vertrage, A o 79 den 5 t. Julii aufgerichtet, auch in specie und in sonderheit von der Iszlendischen Schiffarth nichts versehen oder denen von Hamburg gegönnet und zugelaszen ist, ohne allein, was nachfolgende Wort ausdrücklich mit sich bringen, welche ausz gemeltem Vertrage hieher geschrieben, nemlich:

Das von nun ahn berurte Hamburger in I. Kon. May. Reiche zu Dennemark, Norwegen nnd in Iszlanth, auch anderen derselben Furstenthumben, Landen, Hafen und Strömen der Schiffarth und Handtierung dermaszen gemeszen und gebrauchen mügen, wie sie dieselbige von zeit des A o 62 mit J. Kon. May. aufgerichteten Vertrags bis die Irrung von

Digitized by Google

wegen obgemelter aufftreibung Irer underthanen Schieffe und gutter auff dem Elb Strom eingefallen, gehabt, genossen und gebrauchet.

Daraus aber nicht verstanden, gedeutet oder erzwungen werden kan, das die von Hamburg allein gantz Iszland zu besiegeln, privilegirt und solches keinen andern kauffleuten mehr verstattet werden solte. Ebensowenig als sie allein und keine andere die Königreiche Dennemarcken, Norwegen und alle andere I. Kön. May. Fürstenthumbe, Lande, Hafung und Ströme zu besiegeln haben, darumb das Ihnen dieselbigen zu besuchen in demselben Vertrage von newen wiederumb eroffnet und zugelaszen, weil darinn des Isslandes mit keiner Syllaben, zu geschweigen Wort oder Clausul, meher oder anders denn in gemein aller andern J. Kon. May. Reiche, Lande, Hafungen und Ströme gedacht oder gemeldet ist worden:

So ist an ihm selbst richtig, wahr und menniglich bekant, das sieder A° 62 durchaus verboten gewesen und kemand verstattet worden (ohne was durch heimlichen underschleiff gescheen sein mochte) einigen Port oder Hafung in Iszland ohne I. Kon. May. sonderbare begnadung, verlehnung und Paszbort zu besiegeln, wie es denn bis auf den heutigen tag mit allen Iszlandsfahrern in gemein noch also gehalten wird.

Weil auch endlich der Güstrowische Abschied, so zu Wiszmar gegeben und datirt ist, angezogen worden und aus demselbigen zu ersehen ist, das, wie obgemelt, sieder A° 62 niemand zugelaszen ohne I. Kon. May. besondere begnadung und erleubnus einige hafung in Iszland zu besuchen: Als haben sich die von Hamburg, wie und was Ihnen daselbst gnedigst vertröstet worden ohne fernere erinnerung selbst gnugsam daraus zu berichten.

Und weil die von Hamburg einführen laszen, das I. Kon. May. in demselbigen Abscheide gnedigste vertröstung gethan nach Ihrer Widerkunfft ins Reich und entpfangenen bericht, wie es umb die Iszlendische hafungen beschaffen,

Digitized by Google

Ihrer auff Ihr ferner ansuchen gnedigst zugeruhen und sie neben und vor andern in befehlich zu haben:

So befinden nun auch I. May., das die von Hamburg ietzo funfzehen hafungen inne haben, die sie mit vierzehen Schiffen allein für sich besiegeln, welche sie billich vermöge und inhalt I. Kon. May. verordnung mtt funfzehen Schiffen besiegeln solten, da doch Lübeck, Bremen und Stade alle drey nur acht hafungen haben, so sie auch mit acht Schiffen besiegeln lassen.

Daraus denn die von Hamburg gnugsam zu spüren, das I. Kon. May. ihrer nicht allein neben, sondern auch vor anderen gnedigst geruhet haben, derohalben sie sich nicht zu beklagen oder etwas weiter zu suchen, sondern viel meher I. K. May. dero gnedigsten erachtens nach nicht unbillich underthenigst wol zu dancken ursach haben.

Und kan demnach von denen von Hamburg, weil sie nie ein Privilegium auf das Land allein für sich gehabt oder ietzo noch haben, das auch andere nebenst ihnen mit etzlichen Hafungen begnadet und verlehent werden, keines weges für eine beeintrechtigung mit fug geachtet oder genennet werden.

Das sie aber fur undencklichen Jahren das Land besiegelt, lest man an seinen ort gestellt sein. Es haben aber mit und nebenst Ihnen auch andere meher gethan. Und da es I. Kon. May. und dero hochloblichen Herrn Vorfaren nicht gelegen gewesen, hetten sie es iederzeit Ihnen und anderen verbietten, auch andere ordnung machen können, wie denn auch wol offt geschehen und noch fur wenig Jahren einem Burgermeister von Coppenhagen das gantze Land verlehnet gewesen, mit welchem damaln die von Hamburg und alle andere, so sich der Schiffarth dahin gebrauchen wollen, drumb handeln haben müszen.[1])

Welches alles I. Kon. May. umb soviel weitleuftiger und ausführlicher gnedigst haben wollen andeuten laszen, damit die von Hamburg sich des grundes, wie es umb das-

[1]) Gemeint ist die Verpachtung Islands an Bürgermeister und Rat von Kopenhagen 1547. Vgl. oben pag. 33.

Digitized by Google

zelbe Land geschaffen, daraus zu erinnern und I. K. May. mit fernern dergleichen ahnmutungen underthenigst zu beschonen haben mügen; dieweil aber ein Erbar Rath richtige gnedigste erklerung, was sich die Iszlandsfahrer aus Ihrer Bürgerschafft der ietzo und kunftig erledigten Hafungen halber hinfurder beharrlich zugetrösten:

So laszens I. Kon. May. nachmals bey einmahl und nun verlengst gethaner verordnung beruhen, das, so offt eine von den Hafungen, so sie ietzo daselbst zu Hamburg im gebrauch haben, erledigt wird, solchs I. Kon. May. underthenigst vermeldet werde, und wer dieselbige oder sönsten auch eine andere von newen zu besiegeln begeret, bey I. Kon. May. begnadung und Paszbort darauf underthenigst suche, welche doch einem oder Andern zu verleihen I. Kon. May. zu dero eigenen gnedigsten gelegenheit und wolgefallen ieder zeit, wie nicht unbillich, vorbehalten und frey bleibet.

Im Fall aber iemand obgemeltes Land ohne sonderbare I. Kon. May. begnadung und Paszbort zu besiegeln sich understehen und darüber betroffen würde, dessen Schiff und gutt würde an I. Kon. May., wie von alters hergekommen, verlustig und verfallen sein.

Solches haben I. Kon. May. Burgermeister und Rath Ihrer Stadt Hamburg zu begerter Schrifftlicher erklerung und Resolution gnedigst geben laszen wollen und sein danebest noch wie vor Ihnen und gemeiner Burgerschafft alle königliche gnade und beförderung ieder Zeit zu bezeigen, auch Ihrer in dieser Schiffarth, iedoch zu I. Kon. May. gnedigster gelegenheit und gefallen zugeruhen gnedigst wolgeneigt und erbötig. Datum Coppenhagen den 24. tag Novembris A° funf und achtzig.

Friderich.

Unter dem Namenszuge das wolerhaltene königliche Oblatensiegel. Das Ganze ist mit einer seidenen Schnur, die festgesiegelt ist, geheftet.

H. St. A. Cl. VII. Lit. Kc No. 11 vol. 3.

Druck von H. O. Persiehl, Hamburg.

Digitized by Google

Digitized by Google

Widener Library
3 2044 105 555 346

Digitized by Google